



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

EN FALLSTUDIE AV THE TRAVELLING TRANSECT - ATT UPPTÄCKA EN PLATS I ANALYS OCH DESIGN

Självständigt arbete | 30 hp | Landskapsarkitektprogrammet | Alnarp 2019
Emma Henriksson

Titel | En fallstudie av The Travelling Transect - att upptäcka en plats i analys och design

Title *english* | A case study of The Travelling Transect - site discovery through analysis and design

Författare | Emma Henriksson

Handledare | Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. handledare | Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator | Ann Bergsjö, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator | Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning | 30 hp

Nivå och fördjupning | A2E

Kurstitel | Independent project in Landscape Architecture

Kurskod | EX0846

Program | Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort | Alnarp

Utgivningsår | 2019

Omslagsbild | Emma Henriksson

Elektronisk publicering | <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord | *The Travelling Transect, transekt-er, Ytterön, platsanalys, efemära aspekter designprocess*

SLU | Sveriges Lantbruksuniversitet

Swedish University of Agricultural Sciences

LTV - Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammandrag

Platsanalysen är en central och väsentlig del av designprocessen inom landskapsarkitektur för att den är med och skapar förståelsen av en plats såväl som ett landskaps förutsättningar. Designprocessen begränsas ofta av en kort tidsram med få eller inga platsbesök. Det blir därför viktigt att förstå vad som påverkar vår förståelse av en plats, hur vi översätter olika upptäckar som förvärvat platskunskap samt vilka olika aspekter som definierar en plats.

Denna uppsats behandlar konceptet plats; vad som definierar en plats, hur man upptäcker den och hur man översätter kunskap från analysfasen vidare till design. Mer specifikt riktar sig denna uppsats till landskap starkt formade av vatten som en typ av landskap definierade av efemära, flyktiga och föränderliga aspekter. I form av en fallstudie söker uppsatsen svar på frågan om; hur designprocessen påverkas av en platsanalysmetod framtagen för att kommunicera platsspecificitet och efemära aspekter? Fallstudien undersöker 'The Travelling Transect' som metod för platsanalys och fältstudie. Metoden skapad av tre professorer inom landskapsarkitektur; Lisa Diedrich, Gini Lee och Ellen Braae introducerar även huvuddelen av uppsatsens teoretiska ramverk. Med stöd av Andrea Kahn och Carol Burns argumenteras att platsen är en relativ och hypotetisk konstruktion relaterat till vår representation av och därmed även idé om platsen. Teorin argumenterar även med stöd av James Corner, Christophe Girod, Anuradha Mathur och Dilip da Cunha att representationen av landskap aldrig är en passiv handling utan själva skapandet av ny kunskap.

I den andra delen av uppsatsen presenteras tillämpningen av 'The Travelling Transect' där platsen för fallstudien, Ytterön i Blekinges östra skärgård, analyseras enligt metodens tre faser. Till följd av detta presenteras en idé för en påbörjad transformation av platsen enligt tre designkoncept vilka kommuniceras genom form, material och funktion.

Resultat av fallstudien visar att den valda metoden influerar representationen av platsens design genom att skildra landskapets helhet samtidigt som den undersöker, diskuterar och transformerar olika beståndsdelar. 'The Travelling Transect' påverkar tillsammans med litteraturen designprocessen genom att både inspirera och utmana till sökandet efter kunskap utanför en plats definierade gränser, såväl fysiska och imaginära. Slutsatser argumenterar även att analys och design båda kan definieras som bidrag till den evolutionära identifieringen av en plats. Trots The Travelling Transects inriktning mot analys av vattenlandskap sammanfattar denna uppsats att det är en metod för ökad platsförståelse i alla former av projekt. Med hänvisning till Bert Flyvbjerg (2016) sammanfattas även att denna subjektiva fallstudie kan bidra till ackumulerad generell kunskap inom ämnet att upptäcka en plats genom analys och design.

Abstract

Within landscape architecture site analysis is key for every design process in so that it creates an understanding of a sites’ and landscapes’ prerequisites. A design process is often restrained by time with limited site visits. It is therefore most important to know how to construe a site and what specific aspects define it. This thesis undertakes the issue of ‘site’; what defines a site, how to discover it and how to translate knowledge created in the phase of analysis into design. More specifically it focuses on water landscapes as sites defined by elusive, ephemeral and site specific aspects. All these topics come together in the form of a case study seeking an answer to the question of ‘how a method for site analysis, specifically designed to communicate site specificity and ephemeral aspects of the landscape, affects the design process?’ The case study explores ‘The Travelling Transect’ as a method for site analysis. The method, created by three professors in landscape architecture: Lisa Diedrich, Gini Lee and Ellen Braae, also introduces most of the thesis theoretical framework.

The first theoretical part of this thesis deals with the issue of site with themes such as ‘site as a relative construct’, ‘the representation of site’ and ‘discovering site and site specificity’. It argues with the help of Andrea Kahn and Carol Burns that site is a relative construct relating to our representation and therefore also idea of site. It also argues through James Corner, Christophe Girot, Anuradha Mathur and Dilip da Cunha that landscape representation and cartography is never a passive act but instead the creation of new knowledge.

The second part of the thesis is the application of the method by analysing the island of Ytterön, located in the eastern Archipelago of Blekinge, Sweden through ‘The Travelling Transects’ three phases. Following this is a transformation of the site by introducing three design concepts communicated by form, material and function.

The final part discuss how ‘The Travelling Transect’ affects the representation of the sites’ design transformation by portraying a landscape’s entirety at the same time as examining, discussing and transforming its elements. The method has inspired to pursue knowledge reaching outside of the sites’ defined borders. As a method for site analysis, in combination with the theoretical framework ‘The Travelling Transect’ contributed to the challenging of created borders both physical and imaginary. Despite its emphasis on water landscapes the method is applicable for site understanding in all design projects. Further discussions reflect on analysis and design as part of an evolutionary identification of site. Discussions also conclude with reference to Bert Flyvbjerg (2016) that this subjective case study, as part of a whole, can contribute to accumulated general knowledge concerning the subject of site discovery through analysis and design.

Förord

Tack till;

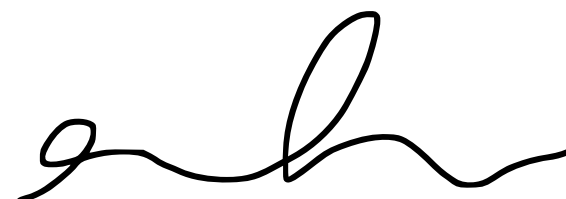
... min handledare Gunilla Lindholm för ditt stöd och för att du delat med dig av din djupa referens- och kunskapsbank i intressanta samtal om landskapsarkitektur.

... biträdande handledare Anna Peterson för ditt stöd och en alltid lika skarp kritik och ärligt ifrågasättande som förhöjt och förtydligat innehållet i detta arbete.

... samfällighetsföreningen Ytterön-Hästholmen för att jag fick ta mig an er vackra ö som plats för min fallstudie. Ett särskilt tack till Peter Andersson och fru samt Per-Ola Holm med familj för er gästfrihet under mitt besök på Ytterön. Tack också för att ni låtit mig upptäcka er ö genom alla era berättelser och svar på alla mina frågor.

... Rut, Ingrid, Adam och Cajsa som stöttat och peppat mig. Utan er hade jag inte varit lika målmedveten.

Undertecknat



INNEHÅLL

— INLEDNING

<i>Bakgrund</i>	9
<i>Syfte och mål</i>	10
<i>Frågeställningar</i>	11
<i>Begreppsförklaringar</i>	14
<i>Disposition</i>	15
 <i>Metod och material</i>	23
<i>Val av metod</i>	25
<i>Val av plats</i>	29
<i>Insamlingsmetoder</i>	30
 <i>Avgränsningar</i>	24
<i>Metod för platsanalys</i>	24
<i>Geografisk avgränsning</i>	24
<i>Designarbetet</i>	24

— TEORETISK OCH METODISK ÖVERSIKT

<i>The Travelling Transect</i>	31
<i>Att upptäcka en plats och platsspecificitet</i>	31
<i>Att definiera en plats</i>	33
<i>Platsen som en tankekonstruktion</i>	35
<i>Att representera en plats</i>	33
<i>Mer specifikt om att upptäcka och representera vattenlandskap</i>	35
<i>Material och vatten</i>	35

— TILLÄMPNING

<i>Fas 1 - informationsinsamling</i>	35
<i>Om platsen</i>	33
<i>Ytteröfärjan</i>	35
<i>Platsens historia</i>	35
<i>Mårtenssons Båtbyggeri</i>	31
<i>Öns militärhistoria</i>	33
<i>Ekologiska kvaliteter</i>	35
<i>Riksintressen</i>	33
<i>Satsningar</i>	35
<i>Platsens användning idag</i>	35
 <i>Fas 1 - praktiska förberedelser</i>	48
<i>Planeringen av transekter</i>	48
<i>Inför mötet med lokalbefolkningen</i>	51
<i>Verktyg för insamling</i>	53
 <i>Fas 2-3 The Travelling Transect i Blekinge Östra Skärgård</i>	55
<i>Fas 2</i>	55
<i>Dag 1 - transekter på fastlandet, Yttre Park</i>	57
<i>Dag 1 - transekter på Ytterön</i>	65
<i>Dag 2 - vidare transekter på Ytterön</i>	73
<i>Mötet med föreningen</i>	75
<i>Fas 3</i>	79

<i>Idéer för en påbörjad transformation av platsen</i>	83
<i>Koncept för design</i>	83
<i>Platser för adderad form och funktion</i>	83
<i>Konceptuell plan 1:1000</i>	85
<i>Vy - Yttre Park</i>	88
<i>Översiktlig plan - Yttre Park 1:500</i>	89
<i>Vy - Ytterön</i>	91
<i>Översiktlig plan - Ytterön 1:500</i>	93
<i>Material- och färginspiration</i>	95
<i>Form och funktion kopplat till plats och fynd</i>	97

DISKUSSION

<i>Resultatdiskussion- och reflektion</i>	103
<i>Resultatet av studien</i>	35
<i>Studiens tidsfördelning</i>	105
<i>The Travelling Transect</i>	105
<i>Reflektioner om arbetets syfte</i>	106
<i>Fortsatta studier</i>	107
<i>Källförteckning</i>	109
<i>Figurförteckning</i>	113
<i>Bilagor</i>	114

INLEDNING

Bakgrund

Detta arbete är sprunget ur min önskan om att fördjupa mig inom platsanalys, representation och design av ö- och kustlandskap. Det var under våren 2017 som jag under en kurs först upptäckte Anuradha Mathur och Dilip da Cunhas teorier om representationer av vattenlandskap. Kursen, med stöd av Mathur och da Cunhas teorier, utmanade till ifrågasättandet den imaginärt fasta linje som representerar gränsen mellan land och vatten. Under följande höst vid studier i Tromsø och studieresor norrut väcktes även min önskan om att undersöka kopplingen mellan landskapsförståelse och hur vi läser ett landskap samt hur denna koppling påverkar landskapsarkitektens designprocess. Jag fascinerades av hur stora skillnaderna var mellan vad jag såg när jag tittade ut över landskapet när jag först färdades genom det och min upplevelse efter att ha introducerats till det nordnorska landskapets olika lager. Lika mycket engagerades jag av hur annorlunda min bild såg ut jämfört med någon som levt i och av landskapet. En öbo såg ut över havet och såg ett landskap likt det jag såg på land. Olika namngivna platser, stigar och vägar, resurser, förutsättningar och möjligheter.

Jag har under utbildningen dels reflekterat över utmaningen i att fänga och representera föränderlighet samt att översätta platsspecificitet in i en i designprocessen. Dessa reflektioner, tillsammans med insikten om hur representation av landskap påverkar vår läsning av landskapet, fick mig att vilja studera teorier kring upptäckten av en plats genom analys och design.

I denna fallstudie har jag valt att undersöka en specifik metod för platsanalys kallad 'The Travelling Transect'. Metoden, skapad av tre forskare och professorer inom landskapsarkitektur; Lisa Diedrich, Gini Lee och Ellen Braae (2014), är specifikt framtagen för att upptäcka platsspecifika, dynamiska, relationella och atmosfäriska aspekter av en plats och riktar sig främst till analysen av föränderliga vattenlandskap.

Studien utförs på Ytterön och Ytteröfärjans koppling till fastlandet i Blekinge Östra Skärgård Ytterön. I fallstudien undersöks först metoden genom en litteraturstudie. Med denna studie som teoretiskt och metodiskt ramverk analyseras sedan platsen utefter The Travelling Transects tre faser för att slutligen landa i ett förslag om en påbörjad transformation av Ytterön.

Mål och syfte

Målet med detta arbete är att undersöka en analysmetod inom landskapsdesign utformad för upptäckter av platsspecifika- och efemära kvaliteter i vattenlandskap. Jag vill undersöka metoden ‘The Travelling Transect’ och teorierna bakom den samt pröva metoden i praktiken för att se hur den kan bidra till och påverka min designprocess.

Syftet är dels att ge ett bidrag till länken mellan analys och design inom landskapsarkitektur och mer övergripande att skapa en bredare och djupare landskapsförståelse.

Frågeställning

Hur påverkas designprocessen av en platsanalysmetod framtagen för att kommunicera platsspecificitet och efemära aspekter?

För att kunna svara på denna frågeställning kommer jag dessutom söka svar på nedanstående frågeställningar:

Hur ser man till att platsspecifika upptäckter följer med vidare in i designprocessen?

När slutar analysen av platsen och när tar designfasen vid?

Begreppsförklaringar

Landskap | Europeiska Landskapskonventionen definierar landskap som; ”Ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer (Europeiska Landskapskonventionen). Anahurada Mathur och Dilip da Cunha definierar, i sin bok SOAK, landskap som ”A ground articulated with a particular language of distinctions and differences”. Direkt översatt; ”En grund/terräng vars uttryck skapas av ett särskilt språk som kommunicerar utmärkelser och skillnader”. Användningen av begreppet i detta projekt omfattar båda dessa beskrivningar.

Transekt | I detta arbete används transekt för att beskriva en linje, från en punkt till en annan såväl som resvägar utifrån vilka en plats har undersökts. Transekten är en central del av den valda metoden för fältstudier; The Travelling Transect (Diedrich, Lee & Braae 2014). Metoden som är beskriven på engelska använder ordet transect vars betydelse översätts till; - to transect (to cut across). I en redogörelse för utförda platsanalyser med The travelling Transect (Diedrich, Lee och Braae 2014) beskriv transekt både som verb “[...] as we transected the island” (ibid. s. 199), substantiv ”the transect -s” (ibid. s. 195) och som adjektiv “[...] on this experimental transect research trip” (ibid. s. 199). En direktöversättning via Google ger det svenska ordet transekt, och vidare ”att göra ett tvärsnitt”.

Plats | En direktöversättning av ordet site, som är ett återkommande ord inom litteraturen, är läge. I detta arbete används istället ordet plats som översättning av site. Vad en plats är kräver lite mer utrymme och diskuteras i arbetet.

Vattenlandskap | En direktöversättning av uttrycket ‘water landscapes’. Hänvisar i detta arbete till landskap formade, definierade och starkt påverkade av vatten.

Efemär | Efemär är i detta arbete en översättning av det engelska ordet ‘ephemeral’ ifrån Diedrich, Lee och Braaes beskrivningar av metoden The Travelling Transect. I Detta arbete tolkar ordet som synonymt med en blandning av ord som; flyktig, obeständig, kortvarig, temporär, övergående etc.

Designprocess | Exakt vad som innefattas i och definierar en designprocess är ett omfattande ämne som förtjänar en egen studie. Detta arbete har berört frågan om när en designprocess tar vid och när den slutar. Designprocessens början hävdas i detta arbete börja redan vid en första introduktion av platsen och fortsätter därför genom analysfasen som i detta arbete ses som en initial och tidig fas av designprocessen. Designprocessen kan i sin helhet beskrivas som en iterativ arbetsprocess som landar i idéer och förslag vilka påbörjar en evolutionär transformation av en plats.

Koncept | Begreppet koncept används med olika innebörd i detta arbete. I huvuddelen ‘Teoretisk och metodisk översikt’ är ordet översatt från det engelska ordet ‘concept’ och syftar då till en abstrakt idé, en föreställning eller ett begrepp. Under delen ‘Tillämpning’ syftar begreppet snarare till en tematik gällande form och funktion och bärande idé relaterat till design.

Disposition

Detta arbete är uppdelat i tre huvuddelar;

Teoretisk och metodisk översikt |

Den teoretiska och metodiska översikten är både resultatet av en litteraturstudie och en introduktion till arbetets teoretiska och metodiska ramverk. Teorierna presenterade här har färgat hela processen and plats analys och design och är även till stor del ett resultat av fallstudien.

Tillämpning |

Fallstudien ämnar besvara frågeställningen samt pröva 'The Travelling Transect' som en metod för platsanalys. I denna del av arbetet presenteras först platsen för fallstudien som ett resultat av The Travelling Transects första fas. Efter detta beskrivs genomförandet av de tre faserna samt resultat och fynden gjorda ifrån dessa. Slutligen presenteras ett förslag för en påbörjad transformation av platsen i form av tre olika koncept inkluderat tankar om material, form och funktion.

Diskussion |

I diskussionen av arbetet besvaras frågeställningarna och mer precist hur 'The Travelling Transect' och det teoretiska ramverket påverkat designprocessen. Resultatdiskussionen lyfter även reflektioner kring 'The Travelling Transect' som metod i arbetet och som rekommenderad metod framöver.

Metod och material

Som övergripande angreppssätt för detta projekt har en iterativ metod applicerats som arbetsform. Arbetsprocessen har varit ickelinjär med genomgående feedbackloopar och framåtblickar. I syfte att besvara frågeställningarna har arbetet gjorts som en fallstudie. Fallstudien undersöker den specifika metoden för platsanalys i vattenlandskap 'The Travelling Transect' (Diedrich, Lee & Braae, 2014) och processen för ett designförslag och en påbörjad transformation av en specifik plats.

De olika insamlingsmetoderna i fallstudien är; litteraturstudie och platsanalys såväl som de mer okonventionellt inkluderade insamlingsmetoderna översättning och designkoncepten.

Val av metod

Valet att göra en enskild fallstudie har varit medvetet för att kunna satsa på en fördjupad specifik kunskapinsamling istället för generell kunskap och har backats upp av Bert Flyvbjergs artikel 'Five Misunderstandings About Case-Study Research' (2016). I denna artikel argumenterar Flyvbjerg för att den enskilda fallstudien trots, och med, sin subjektivitet likväl bidrar till ackumulerad kunskap inom ett givet fält (Flyvbjerg 2016). Flyvbjerg menar att uttrycket "science" inom det germanska språket bokstavligen innebär att "införskaffa kunskap" och att en rent beskrivande, fenomenologisk fallstudie kan vara värdefull trots att den inte strävar efter att bidra med generaliserad kunskap (ibid. s. 227).

Val av plats

Objekten för studien har varit två mindre färjelägen i Blekinge Östra Skärgård, mer specifikt Ytterön och Yttre Park. De två lägena är sammankopplade via Ytteröfärjan, en linfärja som huvudsakligen transporterar öbor till och från fastlandet. Jag upptäckte först platsen genom ett mail skickat till SLU och Landskapsarkitektprogrammet, ifrån samfällighetsföreningen Ytterön-Hästholmen. Ett brev där föreningen önskade hjälp med en gestaltning av Ytteröfärjans två terminaler . Målet med gestaltningsförslaget var att skapa en trevligare miljö att vistas i, både för de boende så väl som för gäster och besökare. Platsen skulle kännas välkomnande samtidigt som den var trygg och säkrad som arbetsplats. Önskade funktioner var belysning, informationsplats, kontemplation/vila

och separat promenadstråk längs den smala vägsträckan som binder ihop färjeläget med Ytterön. Under en tidig process i arbetet hade jag redan definierat olika förutsättningar gällande platsen och som ö, del av kustlandskap, med möjlighet till platsbesök och landskap starkt påverkat av vatten blev denna plats en utmärkt val av fallstudie. Jämfört med andra platser var det även av vikt att det fanns ett faktiskt intresse för ett designförslag och därmed en bättre grund för en mer verklig och dynamisk designprocess.

Insamlingsmetoder

Litteraturstudie

En initial litteraturstudie har gjorts med syftet att få en fördjupad förståelse för metoden 'The Travelling Transect' såväl som dess bakomliggande teorier och centrala begrepp. Sökandet efter en fördjupad förståelse för metoden har sedan lett till flera följdfrågor vilka tagit litteraturstudien vidare mot teorier kring; vad en plats är, hur vi tänker på den och hur vi förstår den/hur vi tar den med oss i designprocessen. Några författare som huvudsakligen bidragit i dessa teorier är; James Corner, Anuradha Mathur och Dilip da Cunha, Carol Burns, Andrea Kahn och Christophe Girot.

Litteraturstudien började huvudsakligen med två artiklar skrivna av skaparna till 'The Travelling Transect', "TTT"; Lisa Diedrich, Gini Lee och Ellen Braae, tre professorer verksamma vid Sveriges Lantbruksuniversitet, respektive University of Melbourne och Københavns Universitet. Båda artiklar är online-publikationer från 2014 varav den första 'The Travelling Transect: Capturing Island Dynamics, relationships and Atmospheres In the Water Landscapes of the Canaries' är publicerad via Nordés (Nordic Design Research) i samband med konferensen, 'Experiments in Design Research' från 2013. Den andra artikeln 'The Transect as a Method for Mapping and Narrating Waters Landscapes: Humboldt's Open Works and Transareal Travelling' är en artikel publicerad på NANO, New American Notes Online. Nano är en tvärdisciplinär akademisk tidskrift som publicerar kortare kollegialt granskade rapporter (New American Notes Online, 2018).

Platsanalys och fältstudie

Som metod för platsanalys och fältstudie har detta arbete använt sig av den ovan nämnda 'The Travelling Transect' samt metodens specifika fältmetodik 'The Deviant Transect' (2014a, 2014 b). Metoden strävar efter att ge landskapsarkitekten och den urbana designern möjlighet att fånga de dynamiska, atmosfäriska och relationsbundna kvaliteter av en plats som endast kan upplevas i fält och genom resor i landskapet (Diedrich, Lee och Braae 2014). I syfte att bidra till platsspecifika transformationer av platser är TTT specifikt framtagen för att analysera vattenlandskapet som ett landskap definierat av efemära kvaliteter (Diedrich, Lee & Braae 2014b s.191). Metoden omfattar tre olika faser och beskrivs som en öppen designprocess utan slut där Diedrich, Lee och Braae, som mål för metoden, uppmanar till en nyanserad och mångbottnad transformation av platser. Nedan följer Diedrich, Lee och Braaes beskrivning av metodens olika faser.

Fas 1

I den första fasen, som innefattar förberedelser inför forskningsfärden, sker en insamling av material som på ett mer övergripande sätt kan förmedla platsen. Denna typ av information samlas in via statistik, historiska och samtida kartor, diagram och Google-sökningar (Diedrich, Lee & Braae 2014a s.192). Baserat på det insamlade materialet ritas sedan en linje som agerar preliminär resplan under fältstudierna. Denna linje dras genom de punkter i landskapet som hjälper till att fånga de atmosfäriska, relationella och dynamiska aspekterna hos platsen (Diedrich, Lee & Braae 2014b s. 195).

Fas 2

I den andra fasen som sker ute i fält påbörjas färden längs den preliminära resplanen och ritade linjen. Tanken är att avvikelser ska ske från den preliminärt dragna linjen och att det i avvikelserna sker vad författarna benämner som de riktiga upptäckterna av landskapet (ibid. s. 196). För att fånga upptäckterna under avvikelserna används ett set av verktyg. Författarna lyfter fram vikten av analoga verktyg men inkluderar även digitala verktyg för sin förmåga att fånga atmosfäriska kvaliteter (ibid. s. 195). Verktygen de nämner är: fotografering, filmning, skisser och anteckningar, konceptuella modeller, insamling av material och konversationer (ibid. s. 196).

Fas 3

I den tredje och sista fasen ska det insamlade råmaterialet sorteras, utvärderas, kombineras, tolkas, syntetiseras och elaboreras till en kommunikativ representation av resans upptäckter (ibid. s.196). Tack vare de olika verktyg de använt sig av på platsen kan de nu utveckla det råa materialet till en digital sammanställning (s. 196). Författarna beskriver metoden som ‘open ended’ och argumenterar för produkten av metoden som ett bidrag till skapandet av ändlös och evolutionär kunskap om en plats (ibid. s. 199).

En metametod

Som en fallstudie av länken mellan analys och design beskrivs här metoden för analysen av en metod. Delar av metoden blir därför en del av resultatet. För att läsa vidare om hur metoden utfördes se kapitlet Tillämpning under rubriken ‘The Travelling Transect i Blekinge Östra Skärgård’. Här beskrivs bland annat hur metoden utfördes, vilka verktyg som användes och förberedelser inför mötet med föreningen och öborna.

Översättning

En stor del av arbetet med att förstå, tolka och förbereda inför användningen av TTT har varit översättningsarbetet. Metoden i sig syftar enligt författarna till en översättning av kunskap genom tid och mellan platser, som är både disciplin- och ämnesöverskridande. En stor del av mitt översättningsarbete har initialt handlat om språköversättningen. Översättningen av nyckelord och begrepp i beskrivningen av metoden har både varit komplicerat och omfattande men även centralt i förståelsen av metodens syfte, mål och användning. För att översätta och förstå innebörden av orden har dels sökningar gjorts via Google efter synonymer och översättningar av nyckelord och begrepp. För att verkligen förstå begreppen, i de fall som språköversättningen känts otillräckliga har de även sökts efter i texterna till referenser bakom metodens olika teorier. Exempel på dessa begrepp och nyckelord är; site, open-ended process, transect, deep mapping, relational construct, atmospheric-, ephemeral-, dynamic – aspects. I arbetet med att översätta namnet på metoden gjordes sökningar via Google enligt följande mönster; Sökning på xxx (ord på engelska) + “synonyms” för att få förslag på synonymer på engelska och bättre förstå ordets innebörd, sökning på xxx (ord för översättning) + “översätt”, för att få förslag på

Synonymer till **travelling**:
portable, mobile, transportable, movable, transferable
(<https://en.oxforddictionaries.com/thesaurus/travelling>)

Synonymer till **travel**:
resa, åka, färdas, röra sig
(<https://sv.bab.la/lexikon/engelsk-svensk/travel>)

Synonymer till **deviant**:
abherrant, bent, irregular
(<https://www.thesaurus.com/browse/deviant>)

Översättning av **deviant**:
avvikande
(<https://sv.bab.la/lexikon/engelsk-svensk/deviant>)

Synonymer till **transect**:
crosscut, bisect, intersect, traverse
(<https://www.thesaurus.com/browse/transect>)

En översättning av **traverse**:
gå över, korsa, färdas över, genomkorsa
(<https://sv.bab.la/lexikon/engelsk-svensk/traverse>)

Överförbar, transportabel, flyttbar, att färdas över tvärsnitt
Avvikande färder över tvärsnitt
= **En flyttbar avvikande färd över tvärsnitt**

Avgränsningar

översättning av engelskt ord till svenska. Detta gav följande resultat (se figur nedan).

Designarbetet

Designarbetet är den sista av de olika insamlingsmetoderna till fallstudien och länken mellan analys och design.

I arbetet med att ta upptäckterna från fältstudierna vidare till idé och design har en hermeneutisk forskningsprocess applicerats. I samstämmighet med teorier bakom metoden har en öppen och undersökande process fortsatt där forskning skett i/ genom designprocessen enligt så kallad ‘research through/by/as design’. Denna forskningsmetodik finns beskriven i flera artiklar och framhäver såväl som erkänner praktiskt tillämpning som ett sätt att forska fram ny kunskap. Jørgen Hauberg, Vice Dekan vid KADK (Den Konglige Danske Kunstakademins Skoler för Arkitektur, Design og Konservering) beskriver hur metodiken inte separerar subjekt från objekt och inte heller skiljer på forskare och praktik/tillämpning (Hauberg 2011, s.52). Kunskap ackumuleras och produceras i tillämpningen av arkitektens verktyg och process och metodiken söker en mer holistisk approach som sammankopplar praktik och forskning (ibid. s. 56). Sandra Lenzholzer, Ingrid Duckhart och Jusuck Koh syftar också i deras artikel ‘Research through designing’ in landscape architecture (2013) till att design är en av kärnaktiviteterna inom landskapsarkitektens praktik och att forskningsmetoder inom praktiken därför borde innebära en kombination av forskning och design (Lenzholzer, Duckhart & Koh 2013 s. 120). Detta arbete har i enlighet med Lenzholzer, Duckhart och Koh applicerat ett konstruktivistiskt utforskande genom design (Constructivist ‘research through designing’) (ibid. s. 125). Den ackumulerade kunskapen i detta tillvägagångssätt blir enligt Lenzholzer, Duckhart och Koh icke generell på grund av den plats- och tidsspecifika kontexten. Den kan däremot fortfarande översättas i jämförelsestudier trots att den inte kan definieras som generell kunskap (ibid. s.125).

Metod för platsanalys

Valet att använda TTT som metod för platsanalys har gjorts av flera anledningar. Framförallt är det en metod specifikt anpassad för att analysera vattenlandskap. En typ av landskap som jag länge velat fördjupa min förståelse för. Vattenlandskap är även ett landskap som Anuradha Mathur och da Cunha beskriver som utmanande att representera och förstå på grund av sin föränderliga identitet. Det är vidare en metod som fokuserar på upptäckten av efemära och mer svårrepresenterade aspekter av en plats vilket innebär att den kan bidra till en bättre förmåga för att representera ett landskaps komplexitet. Detta är något som Carol Burns, Andrea Kahn och James Corner argumenterar är grundläggande i vår uppfattning och därmed förståelse av en plats. Inriktningen och avgränsningen mot landskap formade och starkt påverkade av vatten har också varit högst medveten.

Geografisk avgränsning

I och med samfällighetsföreningens definition av arbetsområde inför gestaltningen av färjeläget har platsen i denna fallstudie haft en geografisk avgränsning. Carol Burns och Andrea Kahn argumenterar emellertid i ‘Site Matters’ (2015) för att en designer, även vid en tilldelad plats inom strikta gränser bestämda av en uppdragsgivare, inte kan utarbeta sin design utan att överträda platsens gränser och relatera till andra geografiska områden tillika platsens tidsaspekt (Burns och Kahn 2015 s. xv). Därför har teorin och tanken om att en plats inte existerar i och av sig själv utan i samverkan med sin omgivning, som Burns och Kahn presenterar, guidat denna fallstudie. Platsen har med grund i dessa teorier därför utforskats i ett större perspektiv både ‘off-site’ i studioarbetet som ‘on-site’ ute i fält.

Designarbetet

Idéerna om platsens tillägg och transformation i detta arbete är inte ett slutgiltigt designförslag med konstruktionsritningar och tekniska specifikationer. Designarbetet presenteras istället som ett steg i en redan påbörjad transformation av platsen med stöd av arbetets teoretiska bakgrund. Designförslaget kan ses som idéer som kan användas för att stödja, påverka eller ändra ett beslut i denna process.

TEORETISK OCH METODISK ÖVERSIKT

Följande kapitel är en teoretisk och metodisk introduktion till denna fallstudie och ett resultat av litteraturstudien. Litteraturen Den är både en teoretisk grund till fallstudien såväl som en fördjupning av begrepp och tankegångar bakom den valda metoden för platsanalys 'The Travelling Transect' med den integrerade fältstudiemetoden 'The Deviant Transect' (Diedrich, Lee och Braae, 2014a, 2014b). Litteraturen nystar i frågor som relaterar till plats och design samt argumenterar för vikten av att medvetandegöra hur vi tänker på, uppfattar och representerar en plats. Den lyfter även tanken om platsen som en relativ konstruktion och diskuterar med hjälp av olika författare hur denna påverkar designprocessen.

The Travelling Transect

Lisa Diedrich, Gini Lee och Ellen Braae argumenterar, i New American Notes volym 6 'Cartography and Narrative' att projekt som bygger på statiska och materiella perspektiv resulterar i generisk design som inte alls svarar till en plats specifika och dynamiska kvaliteter. Diedrich, Lee och Braae talar istället om en öppen designprocess som möjliggör en transformation av platser genom att representera de efemära kvaliteterna hos en plats så som de dynamiska, relationella och atmosfäriska aspekterna. De uppmanar till att frångå normativa och universella designlösningar i platsskapandeprocessen och istället arbeta för en nyanserad transformation av platser (Diedrich, Lee och Braae 2014a). För att lyckas med detta och mer specifikt förbättra förståelsen av vattenlandskap i platsdesign har de därför skapat metoden The Travelling Transect, även inkluderandes 'The Deviant Transect' som metod för analys ute i fält. The Travelling Transect är en metod för platsanalys som de själva beskriver som 'deep mapping' och 'transareal travelling'.

Uttrycket deep mapping beskrivs av Les Roberts i en introduktion till ett specialnummer av den kollegialt granskade tidskriften Humanities (Roberts 2016) som "[...] en metod med syftet att, genom kartläggning, söka den rika mångfald av lager och perspektiv som definierar den mångbottnade upplevelsen, narrativet, historian och minnet av en plats" (Roberts 2016)*. Deep mapping finns också beskrivet av en grupp forskare i ett treårigt projekt i England, "Geospatial Innovation: A Deep Map of the Lake District", 2015-2018. På projektets hemsida beskrivs uttrycket som ett koncept sprunget ur de franska

Situationisternas psykogeografiska experiment på 1960talet. På projektets hemsida beskrivs också deep mapping som ett koncept som strävar efter att visualisera de flertalet olika identiteter som tillsammans skapar en plats (Lancaster University, u.å.).

“The deep map recognizes the slippery identity of place, and seeks to visualize the multiple identities that go towards constructing the human experience of place” (Lancaster University, u.å.).

Uttrycket ”transareal travelling” går att hitta hos den inspiration till metoden som Diedrich, Lee och Braae själva refererar till som Alexander von Humboldt. Humboldt var en handelsresande författare under 1700- och tidigt 1800tal som betraktade forskning som en transareal strävan (Diedrich, Lee & Braae 2014b, s. 192). Hans arbete har enligt Diedrich, Lee och Braae påverkat metoden på flera olika nivåer. Dels såg han på forskning som både ämnes- och gränsöverskridande och praktiserade mobilitet/förflyttning både i tankar och i praktik genom att kartlägga och anteckna upptäckter under sina resor (ibid. s. 192). Diedrich, Lee och Braae beskriver hur Humboldt motsatte sig att endast reflektera över en plats på avstånd. Han yrkade istället på fältstudier och direkt observation för att införskaffa tillförlitlig kunskap (ibid. s. 192). De beskriver vidare hur han efter sina resor utvecklade sina upptäckter genom att publicera visuella tolkningar, sektioner och kartor i vad han menade var en ändlös och evolutionär utvecklingsprocess av kritiskt tänkande (Diedrich, Lee & Braae 2014b, s.192).

Precis som Humboldt definierar Diedrich, Lee och Braae all kunskap som open work. De argumenterar för att de med sitt arbete, precis som Humboldt, strävar efter att vara gräns- och ämnesöverskridande samt ämnar utforska hur olika upptäckter relaterar till varandra samt hur dynamiken mellan dem fungerar (ibid. s. 192). Begreppet open work relaterar

*The idea of “deep mapping”, which, as a term, has its origins in the writings of William Least Heat-Moon (but as an idea, “deep mapping” has a much deeper provenance), is one that finds resonance across spatial humanities research more generally. While not necessarily couched in such terms, deep mapping speaks to a rich profusion of perspectives that are, in some shape or form, engaged with the mapping or tapping of a layered and multifaceted sense of place, narrative, history, and memory.
(http://www.mdpi.com/journal/humanities/special_issues/DeepMapping)

till tanken om arbetet och skapandet av kunskap som en oändlig och evolutionär process. Ottmar Ette skriver i en artikel om Alexander von Humboldt (2005) att dynamiska processer och rörelsen genom levande och öppna strukturer var centralt i Humboldts tänkande (Ette 2005 s. 103-104). Ette resonerar att Humboldt var mer intresserad av samband, metoder och dynamik än begränsade områden (ibid. s. 103). Han resonerar att Humboldts mångbottnade angreppssätt, där han använde sig av flera olika perspektiv, öppnade upp för vetenskaplig kunskap om globala samband i regionala sammanhang utan att tappa det specifika i en region (ibid. s. 104).

Att upptäcka en plats och platsspecificitet

De aspekter hos en plats som upprepar lyfts fram som essentiella att upptäcka genom metoden The Travelling Transect, som också uttrycks som vanligen förbisedda, är de atmosfäriska-, relationella- och dynamiska aspekterna av en plats. De relationella aspekterna i ett vattenlandskap kan enligt författarna upptäckas rumsligt och funktionellt och spänner över flera olika skalor och områden (Diedrich, Lee och Braae, 2014b, s. 194). De rumsliga förhållandena kan undersökas genom att studera olika element på plats och deras samspel (ibid. s. 194). De funktionella aspekterna kan upptäckas genom att jämföra platsens avsedda användning med dess faktiska användning och olika samspel mellan människa och natur (ibid. s. 195).

När de olika aspekterna rör sig över olika skalor och områden kan de upptäckas genom att granska de olika sfärer och geografiska områden som är kopplade till platsen, både lokalt såväl som regionalt och globalt (ibid. s. 195). För att förstå och upptäcka de dynamiska aspekterna hos en plats hänvisar Diedrich, Lee och Braae till studier av utvecklingen av samspelet mellan människa och natur över tid, tillsammans med studier av större system på platsen. Som exempel på dessa system nämner de klimatrelaterade, hydrologiska- och geologiska förändringar av landskapet (ibid. s. 195).

Det atmosfäriska beskriver Diedrich, Lee och Braae kan studeras både fenomenologiskt och post-fenomenologiskt (ibid. s. 195). I de atmosfäriska aspekterna inkluderas ljus, ljud, luftfuktighet och temperatur som de menar kan studeras genom kvalitativa eller kvantitativa metoder. Diedrich, Lee och Braae lyfter däremot fram att de likväl kan

upplevas kroppsligt och beskrivas i text, visualiseringar eller ges en form (ibid. s. 195).

Christophe Girot presenterar i James Corners bok 'Recovering Landscape – Essays in Contemporary Landscape Architecture' fyra verksamma koncept vilka fungerar som verktyg i undersökningen, upptäckten och designandet av landskap (Girot 1999, s. 60). De fyra koncepten som han valt att kalla 'trace concepts' är; landing, grounding, finding och founding. Girot uttrycker att koncepten förstärker faktumet att en plats sällan tillhör den som ska göra ett ingripande på platsen (Girot 1999, s. 60). Han ställer genom koncepten frågan om hur en utifrån kommande designer kan skaffa den förståelse för en plats som möjliggör ett klokt och kunnigt ingripande (ibid. s. 60). Girot argumenterar liksom Diedrich , Lee och Braae för vikten av att upptäcka en plats ute i fält. Han menar att det platsspecifika är som ett fack eller en behållare av inspiration som genom designprocessen kan avslöja gömda aspekter i den givna platsen.

Girot beskriver sina koncept som ett sätt att få ut så mycket potential som möjligt hos varje given plats och menar att den agerar för att fastställa vilka preexisterande landskapselement som skulle kunna vara av stor betydelse för designen på platsen (ibid. s. 60). I sin definition av landskapselement argumenterar han för att det är ett begrepp som saknar en precis definition. Landskapselement kan både vara fysiska enheter som avslöjar särskilda platskaraktärer. Som exempelvis slitna ytor som visar på användning och klimat eller ruiner och fundament som berättar om historia och fläckar som berättar om tidigare översvämningar eller läckage. Det kan även vara något mer omärkbart som en lokal historia, en tidigare händelse eller kronologi (ibid. s. 60). Girot argumenterar för att man genom användningen av detta inkluderande förhållningssätt till platsen får möjlighet som designer till att förena sin lokala platskunskap med den direkta och fysiska upplevelsen och intuitionen av platsen (ibid, s. 61).

Den första delen av konceptet, 'landing', definierar Girot som den stund då en designer först möter en plats och då reagerar på skillnaden mellan sin förutfattade idé om platsen och verkligheten som infinner sig i samma stund (Girot 1999, s. 61). Ofta kommer en designer med förutbestämda intryck och åsikter om platsen vilket enligt Girot blir det

som skapar en givande spänning i de första stegen av designprocessen (ibid.). Genom att landa på platsen motbevisas också idén om 'tabula rasa' inom platsdesign som menar att inget kan läras av, eller bevaras på, en plats och att allt i en designprocess kan lösas genom att frigöra platsen från sitt koncept. Girot skriver att landningen nästan kan beskrivas som en relativ handling. Omständigheterna på platsen förändras konstant och uppfattningen om platsen kan därför aldrig vara densamma. Känslan av att landa är därför också högst personlig. Girot liknar landningen vid det första mötet med en människa (ibid. s. 62) och kan kopplas till The Travelling Transect då Girot menar att detta möte blir mycket mer givande genom en direkt interaktion istället för en iakttagelse på håll. På samma sätt menar han att designprocessen genom direkt möte förblir öppen, empatisk och skapar goda förutsättningar för fortsatt dialog. Detta till skillnad från iakttagandet på håll som endast för med sig förutfattade meningar in i ett framtida möte (ibid.).

Det följande steget; 'grounding', skiljer sig från den första på så sätt att landningen endast sker en gång, i början, direkt och otvetydigt, till skillnad från processen av grundande som är återkommande och saknar ett bestämt och direkt slut (Girot 1999, s. 62). Denna del av processen handlar om att läsa om och förstå platsen genom att vid flera tillfällen besöka den och studera den. Girot menar att denna del har mer med noga forskning och analys att göra än den individuella föreställningen/tanken om platsen (ibid. ss. 62 - 63). Processen inbegriper flera successiva, både synliga och osynliga lager där de mest ogripbara aspekter hos en plats ofta är de viktigaste. Det är oftast inte det synliga lagret som betyder mest utan de som tillsammans håller förståelsen av en plats utveckling (ibid. s. 63).

Det tredje steget, 'finding', beskriver Girot som lika delar aktivitet som insikt. Det som upptäcks kan antingen ha funnits av en slump, som en överraskning, eller genom noggrant, metodiskt sökande. Därför menar Girot att det är svårt att föreskriva en specifik metod för upptäckandeprocessen (Girot 1999, s. 63). Upptäckten är enligt Girot ofta unik och något som specifikt tillhör en plats och bidrar till dess identitet (ibid.). Handlingen "att upptäcka" är inte begränsad till upptäckten av objekt utan inbegriper även upplevelsen i att relatera och associera idéer, platser och teman. Att försöka kontrollera eller manipulera upptäckten menar Girot är svårt just på grund av slumpens betydelse för upptäckten såväl

som gränslösheten för vilka upptäckterna som sker (ibid. s. 64).

I Diedrich, Lee och Braaes specifika fältmetod The Deviant Transect uppmanar de just till slumpen i upptäckten av en plats. De argumenterar för att de verkliga upptäckterna av en plats sker just i avvikelserna från de planerade transekterna (Diedrich, Lee & Braae 2014b, s. 199).

“On this experimental transect research trip, it became clear that the deviation is what generates new knowledge” (Diedrich, Lee & Braae 2014b, s. 199).

Uppmaningen till att låta slumpen styra transekten kan även liknas vid Situationisterna och Guy Debords psykogeografiska kartor av Paris. Detta sätt att upptäcka en plats är även något som James Corner beskriver som en kartläggningsteknik (Corner 1999, s. 159). Corner benämner denna typ av kartläggning som ‘drift’ och ger Debords serie av kartor över sina planlösa vandringar i Paris som ett exempel. I dessa kartor lät Debords känsla och infall guida honom genom staden. Corner beskriver resultatet av Debords vandringar som en kognitiv karta och menar att han genom sitt sätt att kartlägga staden, i sitt drömlika drivande genom den, i själva verket omstörtade dominerande tolkningar av staden och auktoritära regimer (ibid. s. 159).

Det fjärde och sista steget av Girots fyra koncept är ‘founding’. Det steg som Girot beskriver som det mest varaktiga och betydelsefulla av de fyra koncepten. De tre tidigare stegen i upptäckten av en plats menar han nu tillsammans har syntetiserats till en ny och transformerad hypotetisk konstruktion och tanke om platsen (Giot 1999, s 64). I detta steg förs något nytt som, möjligtvis men inte bestämt, förändrar och/eller omdirigerar platsen. Exempel som Girot ger på dessa förändringar eller omdirigeringar är en förändring i användningen av platsen och införandet av ett nytt objekt eller skapandet av ett nytt perspektiv av platsen (ibid. s. 64). Här hävdar också Girot att varje ny handling av founding motsvarar en epok som kommunicerar en given situation i historien när en kulturell relation till landskapet utvecklas och förändras (ibid. s 65).

Att definiera en plats

Carol Burns och Andrea Kahn är två amerikanska arkitekter och forskare som, precis som Diedrich, Lee och Braae, argumenterar för att en plats alltför ofta ses om en entydig enhet avgränsad från sin omgivning. De skriver i sin bok ‘Site Matters – Site, Concepts, Histories and Strategies’ (2005) att denna förenklade förståelse av en plats har sin förklaring i att allt arbete med fysisk design fokuseras till rumsligt begränsade områden (Burns & Kahn 2005, s. x). Trots att denna begränsning görs menar Burns och Kahn att varje plats uttrycker konkreta/kännbara/påtagliga aspekter av många större, mer rumsligt extensiva, mönster ordningar och system. Exempel som de ger på dessa system är hydrologi och geomorfologi (ibid. s. xii). De argumenterar för att varje designingripande som görs på platsen är med och skapar nya krafter inom det egna området. Detta samtidigt som det modifierar och påverkar olika system som redan verkar i området såväl som sträcker sig utanför det (ibid. s. xii).

Enligt Burns och Kahn uppfattas en plats över tid och de har valt att använda sig av tre distinkta områden, ‘areas’, för att definiera en plats (Burns & Kahn 2005 s. xii). Det första området kallar de för ‘the area of control’. Detta område beskrivs som det mest självklara såväl som det mest refererade till inom designpraktiken och kan enkelt urskiljas genom att följa platsens lagstadgade ägo gränser/egendomsgränser. Det beskrivs också som det mest begränsade området, både rumsligt och tidsmässigt, med olika förutsättningar inom området som på olika sätt styr designen (ibid. s. xii).

Det andra området kallas för ‘the area of influence’ och innefattar, enligt Burns och Kahn, en rad olika krafter som verkar på en plats utan att vara begränsad av densamma (ibid. s. xiii).

Det tredje området, ‘the area of effect’, omfattar i än större utsträckning, de områden eller sfärer som en design har en effekt på (ibid. s. xiii).

Tillsammans beskrivs områdena som överlappande av varandra trots skillnader i tid och geografi. Även om the area of influence och the area of effect ligger utanför designens direkta kontroll argumenterar Burns och Kahn för att dessa områden sätter designåtgärderna i relation till större processer. Dessa processer som inkluderar de ofta oförutsägbara förändringar skapas likväl av själva designingripandet (ibid. s. xii).

Genom att använda sig av dessa tre områden beskriver Burns och Kahn hur konceptet ”plats” synkront talar till två helt motsatta idéer. Dels idén om en fysiskt specifik plats och dels idén om platsen som en expansiv kontext som sträcker sig över tid och rum (Burns & Kahn 2005 s. xii). Samtidigt som en plats kräver en begränsning för ett ägandeskap eller i syfte att kunna kontrollera området menar Burns och Kahn att det inte räcker för att förstå en plats. För att förstå en plats, i ett designsammanhang, behövs platsen samtidigt betraktas ur ett mer omfattande perspektiv. Både i relation till sin omgivning och i sitt sammanhang (ibid.).

”No particular locale can be experienced in isolation. Embedded in comprehension of a contained parcel is contact with something tangibly much greater” (Burns & Kahn 2005 s. xii).

På grund av att designingripandet i sig själv är en definitiv handling menar de att även landskapsarkitektens-, arkitektens-, och planerarens praktik blir en del i skapandet av identiteten hos en plats (ibid s. xvii).

Platsen som en tankekonstruktion

Diedrich, Lee och Braae skriver att de med The Travelling Transect vill fokusera på de dynamiska, relationella och atmosfäriska komponenter hos en plats som de menar vanligen bortses från i praktiken (Diedrich, Lee och Braae, 2014a, 2014b). I sin förklaring av relevansen för dessa aspekter vänder de sig till Burns och Kahn. Burns och Kahn tidigare nämnda bok ‘Site Matters’ är en samling teoretiska essäer som strävar efter att bidra till förståelsen av begreppet och konceptet ‘site’ och till utforskandet av konceptet som en relativ föreställning.

I kapitlet ‘Why Site Matters’ definierar Burns och Kahn en plats (site) som en relativ konstruktion vars innebörd skapas genom situationsbundna interaktioner och utbyten (2005, s. xv). Burns och Kahn hävdar att det aldrig är så enkelt som att design tvingar sig på en plats, utan att plats och design interagerar i en dialog. Samtidigt som en plats existerar

ute i världen kräver den mening genom design via uppfattning, intellekt och empiri (ibid. s. xv). Detta är varför Burns och Kahn väljer att definiera platsen som en relativ, hypotetisk konstruktion eller tankeskapelse om man så vill, vilken får sin mening och sitt värde via situationsbaserade interaktioner och utbyten. Platsens relationella tillstånd bygger på ett konstant och oavbrutet utbyte mellan det verkliga och det representerade, det invändiga och det utvändiga, världen som den ser ut och världen så som vi känner den (ibid. s. xv). I sina argument för att, som rubriken uttrycker det “site matters,” beskriver Burns och Kahn ett faktum, att fysiska designprojekt alltid är belägna på en specifik plats (ibid. s. viii). De förklarar vidare att det är det specifika läget som skapar materiella förutsättningar inför ett designuppdrag, men att det är föreställningen om platsen som bidrar med det teoretiska ramverk utifrån vilket designen tillämpas (ibid. s, viii). De resonerar att designarbetet är beroende av en konceptuell förståelse av relationen mellan projekt och plats (ibid. s. viii). Detta för att design agerar omstrukturerande på en plats och i en miljö, såväl fysiskt som konceptuellt. Resultatet av detta blir att förståelsen av en plats fysiska och konceptuella villkor på lika villkor blir väsentliga inför designuppgiften (ibid. s. viii).

”We tie thinking about site as a conceptual construct – ”site thinking” – to the grounded site as a physical condition – “ thinking about site”
(Burns & Kahn 2005, s. x).

Att representera en plats

Diedrich, Lee och Braae hävdar fortsatt att en designer ofta saknar de verktyg och den kunskap som behövs för att fånga och representera de dynamiska, relationella och atmosfäriska aspekterna som definierar en plats (Diedrich, Lee & Braae 2014). Detta speciellt när det gäller mer oförutsägbara och föränderliga platser som det dynamiska vattenlandskapet (Diedrich, Lee & Braae 2014b s. 191). Andrea Kahn argumenterar för att processen med att representera en plats också verkar som grund för vad hon kallar ‘site thinking’, tanken/idén/uppfattningen av och om en plats (Kahn 2005 s. 287). Kahn menar vidare att en designer möter utmaningen med att definiera en plats genom den

kreativa processen att representera den. Vilket gör representation till ett konceptuellt verktyg som kräver förståelse för komplexiteten hos en plats (ibid. s. 287). Hon skriver att man, för att förstå hur representationen av en plats påverkar definitionen av den, behöver förstå hur representation inte handlar om att skildra verkligheten utan om att skapa ny kunskap (ibid. s. 288). Olika parametrar inom representation, som exempelvis format, skala, omfattning samt olika val och typer av data, både tillåter såväl som begränsar hur vi tänker på en plats (Burns & Kahn 2005, s. xvii).

Även James Corner argumenterar för detta i 'The Agency of Mapping' (1999). Han skriver om vikten i själva handlingen att välja område för designingripande och påverkan på de observationer som görs utifrån detta val (Corner 1999 s. 158). Genom att förstora "fönstret" för vad som representeras, genom att exempelvis förstora området för kartläggning, minska på skalan, växla projektion eller att kombinera olika system, så menar Corner att vi tydligt påverkas i vad vi ser och hur vi organiserar det vi finner (ibid. s. 158). Ett område som kartläggs med flera olika inramningar och ingångar är troligtvis mer inkluderande i sin information. På samma sätt menar Corner att ett fält som bryter mot konventioner, som också är designat att vara så jämlikt och inkluderande som möjligt kommer föra med sig en större räckvidd av förhållanden och bidra till en större mängd nya upptäckter (ibid. s. 159).

Corner använder sig av ett känt citat från Rudolf Arnheim ur Arnheims bok 'Art and Visual Perception: Psychology of the Creative Eye', för att beskriva vilken effekt representation har och hur omfattande handlingen är i formandet av världen (Corner 1999, s. 170).

"All perceiving is thinking, all reasoning is also intuition, all observation is also invention." (Arnheim I: Corner 1999 s. 170).

Med citatet argumenterar Corner för makten hos kartan och menar att kartan aldrig kan bidra med en passiv, neutral eller transparent mätning eller beskrivning av rumslighet. Han menar att kartor, trots att de är baserade på insamlade geografiska observationer i världen, varken är representationer eller skildringar av verkligheten så mycket som mentala

konstruktioner (Corner s. 170).

Corner hävdar vidare att vi genom att acceptera kartan som en subjektiv tolkning och uppdiktad hypotetisk konstruktion av fakta, kan inse hur den influerar våra beslut, handlingar och kulturella värderingar (ibid. s. 170). Genom att komma till denna insikt hävdar Corner att vi kan använda oss av kartans förmåga för att utforska och skapa nya verkligheter och utnyttja dess stora kapacitet för att hitta och skapa nya förhållanden (ibid. s. 170). Han beskriver 'mapping' som en kreativ praktik och menar att effekten hos kartan ligger i dess förmåga att avslöja tidigare osynliga eller oupptäckta verkligheter, även över redan blottade och förbrukade områden (ibid. s. 149).

Mer specifikt om att upptäcka och representera vattenlandskap

Anuradha Mathur och Dilip da Cunha är två forskare och praktiserandelandskapsarkitekter som, precis som TTT-metoden, strävar efter att lyfta fram de dynamiska, relationella och atmosfäriska aspekterna hos vattenlandskapet i sina visuella representationer och analyser. De för i sin bok 'Design In the Terrain of Water' (2014) en diskussion om vatten med två motsatta påståenden;

"Water is somewhere, framed, held in place and distinguished from land; and waters [...] are everywhere, challenging conventional representation and demanding invention" (Mathur & da Cunha 2014, s.x).

Mathur och da Cunha uttrycker att de med sitt arbete vill inspirera till ifrågasättandet av gränsen mellan land och vatten som en konstant (Mathur & da Cunha 2014 s. xii). I boken 'SOAK' skriver Mathur och da Cunha om sitt projekt i Mumbais flodlandskap. De beskriver SOAK som en uppmaning till återupptäckten och omvärderingen av det vatten som upplevs som "för flytande" för att på ett meningsfullt sätt definieras på en karta. Mer specifikt uppmanar de till att se förbi kartan och ifrågasätta visualiseringen av separationen mellan land och vatten (ibid. s. 186).

I förordet till boken presenterar Arjun Appadurai och Carol A. Breckenbridge begreppet

‘wet theory’. De beskriver teorin som ett sätt att bygga upp förklaringar och modeller som rymmer vad de kallar ‘flux and flow’, såväl som andra fenomen som delar egenskapen otydliga gränser. De beskriver dessa fenomen som kärnan av teorin istället för i dess motvilliga gränser/utkanter (Appadurai och Breckenbridge 2009, s. ix). Appadurai och Breckenbridge argumenterar vidare att teorin placerar fenomen som rörelse, migration, störning och förändring som självklara byggstenar i historiska och geografiska tolkningar. Till skillnad från att definiera dessa fenomen som exceptionella företeelser, undantag eller avvikelser. De hänvisar till wet theory som säker i sin osäkerhet och som något som böjs innan den bryts och menar vidare att det är en teori som tillåter hypoteser att blötläggas i falsifieringar/motargument/motbevis för att sakta men säkert transformeras till nya hypoteser/antaganden (ibid. s. ix).

Mathur och da Cunha lyfter precis som James Corner fram vikten av och makten hos kartan. I berättelsen om Mumbais flodlandskap hänvisar de till den historiska idén om gränsen mellan land och vatten (Mathur och da Cunha 2009 s. 7). De hänvisar till ett stycke ur Första Moseboken, 1:9-10; ”Gud sade: Vattnet under himlen skall samlas till en enda plats, så att land blir synligt, ”och det blev så. Gud kallade det torra landet jord, och vattenmassan kallade han hav”, och menar att denna historiska uppfattning av land och vatten fick sitt mäktigaste verktyg i det europeiska företagandet av kartlägga världen. De argumenterar vidare att detta inte bara ledde till separationen mellan land och vatten som en allmänt vedertagen kunskap, utan också till skapandet av en fullständig avskiljare mellan land och vatten, representerad med hjälp av en bestämd och fast linje. Oavsett hur svårt det egentligen är att dela upp land och vatten på stränder eller i våtmarker visar kartan konstant denna avgränsning med en enkel linje. Mathur och da Cunha beskriver Mumbais flodlandskap som ett exempel för en plats med mycket lite plats för flytande, instabila och oklara landskap. Detta trots att Mumbai i själva verket är gjort av landskap vars terräng fungerar mer som ett filter mellan land och hav än en linje mellan dem (Mathur och da Cunha 2009, s. 7).

Med målet att upptäcka landskapet på ett annat sätt än ifrån ovan och för att visualisera den mängd olika rytmiska rörelser som definierar Mumbais landskap använder sig

Mathur och da Cunha av sektioner som ett verktyg för representation. Sektionen, hävdar de, minskar på gränser- och kanter betydelse i landskapet för att istället uppmärksamma landskapets oavbrutna och tvärgående sekvenser/kontinuiteter. Dessa landskap formade av vatten menar de förminskar betydelsen av geografiskt definierad rumslighet. En rumslighet där omgivningen kan mätas mellan två olika punkter. Istället för rumslighet som ‘space’ påkallar de begreppet tid. Ett perspektiv som de menar befriar uppfattningen av landskapet genom förståelsen av det via aspekter som fluiditet (Mathur & da Cunha 2009 s.7).

Kort om material och vatten

I Mathur och da Cunhas samling texter ‘Design in the Terrain of Water’ (2014) argumenterar David Leatherbarrow, med referenser till Francis Ponge och Leon Batista Alberti, för komplexiteten hos vatten och vilken stor påverkan vatten har på det materiella på grund av den mångfald former som den kan anta (Leatherbarrow 2014 s. 155). Han skriver följande;

”Without water, all that grows and multiplies on the earth would come to nothing. [...]As for geometry and form, water is their sworn enemy, having none of its own. Incomparably passive, water is surprisingly aggressive. Although it willingly conforms to any shape it is offered, it relentlessly pursues its own level, leveling everything in its path. In its blind attraction for gravity, it forces itself outward, first marking then absorbing everything it meets. Its dissolvings feed an insatiable appetite. Everyone knows that when it gets heated it behaves like air – hiding itself, blowing and sometimes refreshing; yet fog, shapeless silence, disassembles things, if only to renew our interest in them. Too much of it makes a mess of things, to little hardens them” (Leatherbarrow 2014 s. 155).

I boken ‘Weathering and Durability in Landscape Architecture’ skriver Niall Kirkwood, professor inom landskapsarkitektur, om fenomenet vittring och nedbrytning av material inom landskapsarkitekturen och hänvisar till två olika typer av vittring (Kirkwood 2004 s. xvii). Den första beskriver han som cyklisk vittring och en del av det naturliga och konstanta

flödet förknippat med det levande landskapet (ibid.) Denna typ av vittring orsakas av de vegetativa och hydrologiska som övriga naturliga livscyklar vilka genom sin dagliga och säsongsbundna variation bryter ner olika material. Den andra typen av vittring är enligt Kirkwood linjär och definieras av det konstanta förfallet av material eller förändringen av olika material, i landskapet, över tid och av ett ihållande och ackumulerande beteende (ibid.). Kirkwood resonerar att hållbarhet inom landskapsarkitektur på grund av fenomenet vittring relaterar till stabiliteten, varaktigheten och beständigheten hos olika designelement och konstruerande landskapsformer (ibid. s. 280).

TILLÄMPNING

Fas 1 - informationsinsamling

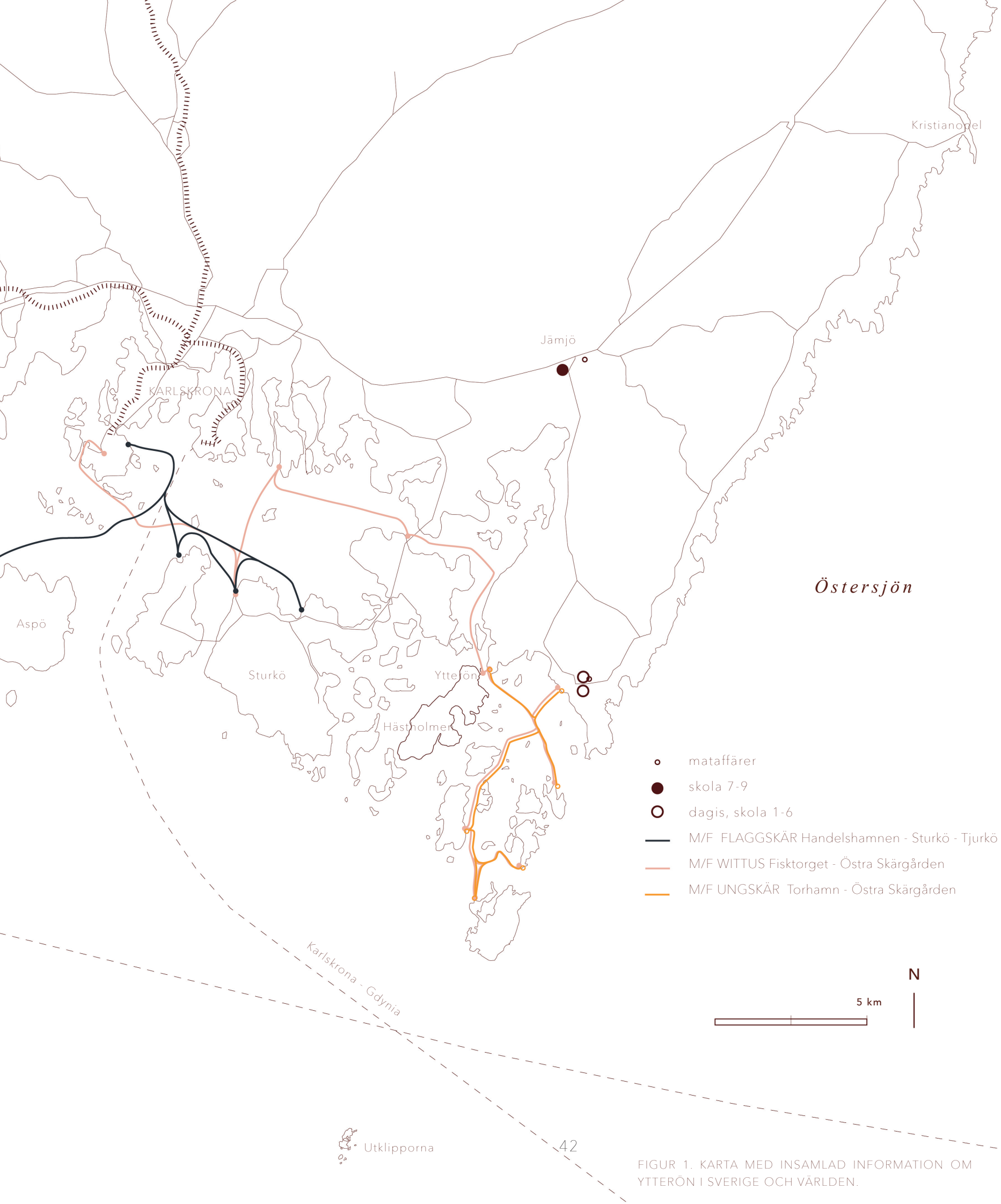
Under den första fasen samlade jag in kartor med information om olika naturskydd och riksintressen, flygfoton och historiska ortofoton. På föreningens hemsida läste jag om öns historia, färjan, var de boende behöver åka för att gå i skola, lämna på dagis och handla mat. Jag mätte avstånd på Eniros karttjänst och fördjupade mig i platsens skyddsvärda natur och ekologiska kvaliteter. I detta kapitel introduceras platsen för fallstudien genom en berättelse om platsens historia, olika aspekter av livet för de boende på ön, ekologiska kvaliteter, naturskydd och värden. Berättelsen är ett resultat av den insamling av material som skett under den första fasen av platsanalysen med The Travelling Transect.

”I den första fasen, som innefattar förberedelser inför forskningsfärden, sker en insamling av material som på ett mer övergripande sätt kan förmedla platsen.”(Diedrich, Lee & Braae 2014a s.192).

Om platsen

Platsen för denna studie kan läsas som två olika lägen vilka genom en färjeförbindelse är sammanbundna till en. På fastlandssidan ligger Yttre park där en cirka 200 m lång färd över med linfärjan tar passagerare till Ytterön, en ö som sitter ihop med den större ön Hästholmen. Hästholmen-Ytterön är en del av Blekinges östra skärgård och Sveriges sydligaste skärgårdslandskap. Ön är omgiven av Östersjön som av forskare definieras som ett brackvattenhav, varken sött eller salt (Stockholms Universitets Östersjöcentrum & Umeå Universitet Marina Forskningscentrum 2015). Förklaringen till öns två namn är att Östra Hästholmen en gång varit avskild från Ytterön då vattnet gick upp över öns låga strandängar (Anglert 2000 s. 8).

För att ta sig till platsen kan man åka till ön via linfärjan från fastlandet och färjeläget Yttre Park. Närmsta stora väg är E22an cirka en mil bort. Här finns också Jämjö och närmaste station via kollektivtrafik. Förutom att promenera den sista milen går det att boka hela sin resa via kollektivtrafiken då taxi sista biten ifrån Jämjö ingår i biljettpriset. Som alternativ kan man nå Ytterön via Skärgårdsbåtarnas linjetrafik som kopplar Ytterön till flera olika platser som exempelvis Karlskrona. Linjerna på kartan visar trafik som går



FIGUR 1. KARTA MED INSAMLAD INFORMATION OM YTTERÖN I SVERIGE OCH VÄRLDEN.

året runt. Under sommartid utökas linjetrafiken med fler avgångar och turer.

Idag bor det cirka 60 åretruntboende på Ytterön med dubbelt så många boende under lov och semestrar. Ön har fiber, vatten och avlopp och jordbrukslandskap hålls öppna genom småskaligt jordbruk av öns bonde. Flera områden betas av nötkreatur och får, och strandängar slås för att förhindra igenväxning med vass (Hästholmen-Ytterön, u.å.). För de boende finns närmaste dagis i Torhamn (4.5 km från Ytteröns färjeterminal), där det även finns skolgång upp till årskurs 6. För årskurs 7-9 finns Jändelskolan i Jämjö (12.2 km från Ytteröns färjeterminal) och närmsta gymnasium finns i Karlskrona (31.1 km). Närmaste mataffär finns i Torhamn i form av ett Ica Nära och en större Ica Supermarket längre bort i Jämjö (Hästholmen-Ytterön u.å.).

Ytteröfärjan

Ytteröfärjan är en kabelfärja, även kallat linfärja, som transporterar både bilar och passagerare med en lina som löper strax under vattenytan, för och akter om färjan. Idag går färjan varje kvart och alla dagar mellan 05.00-24.00 med möjlighet till förbeställda resor (Ytteröfärjan u.å. a). År 1965 var första gången som ön fick en landförbindelse då första färjan var på plats. Färjeförbindelsen var ett lokalt initiativ med huvudsakligen föräldrar till skolbarn som drivande part, på grund av att skolan på ön tvingats flytta. En vägsamfällighet bildades 1962, som senare blev samfällighetsföreningen Ytterön-Hästholmen. Projektet med färjan finansierades delvis av öns fastighetsägare men huvudsakligen av statsbidrag samt av landsting och kommun. Kostnaden var 600 000 kronor varav ca 21 000 betalades av öns fastighetsägare (Ytteröfärjan u.å. b). Första raststugan på Ytterön uppfördes 1982 (ibid.) och idag finns två stugor för färjans fem heltidsanställda. I stugorna kan de anställda vila och lokalerna fungerar även som möteslokaler för öns föreningar .

Platsens historia

Öns landskap har formats under flera århundraden av ett småskaligt lantbruk där kor betat på strandängar och hedar och grisar har ätit sig feta på ekollon i ekskogarna (Länsstyrelsen Blekinge u.å. a). Hästholmens skrivna historia går tillbaka till år 1671 då

det enligt jordeboken fanns två brukare på Hästholmen vars huvudsakliga försörjning var fiske (Hästholmen-Ytterön u.å.). Stora delar av ön var bevuxen med ekskog och marken brukades extensivt även om åkerarealen var anspråkslös. De låglänta ängarna användes för slåtter och de omgivande öarna och skären utnyttjades som betesmark (Olsson 2007 s. 20). I slutet av 1600-talet anlades en lotsstation med fyra lotsar vilket ökade öns betydelse i området (Hästholmen-Ytterön u.å.). Hästholmens by hade en väderkvarn som blev tilldelad den viktiga funktionen som utkiksplats. Väderkvarnen var placerad på byns samfälliga tomtmark där det även fanns fiskebodan och övriga uthusbyggnader (Olsson 2007 s. 25). I slutet av 1700-talet hade antalet lotsar fördubblats och i början av 1800-talet ökade Hästholmens befolkning kraftigt. Med befolkningsökningen omvandlades framförallt ekskogen till åkermark och ett stort antal stengärdesgårdar byggdes som fortfarande finns kvar idag (Olsson 2007 s. 20). Under 1800-talets andra hälft var landskapet i stort sett helt fritt från träd ifrån att tidigare varit ekskog. Ytteröns markanvändning såg annorlunda ut då den var utmarksskiftet till flera större gårdar på fastlandet som Gisslevik, Grebbegården, Maren och Brunsvik. Utvecklingen av Ytterön gjorde dock samma resa som Hästholmen bara 50 år senare. De två torp som fanns där när laga skifte genomfördes i början av 1800-talet blev flera och marken odlades upp. Utmarkerna användes troligtvis till betesmarker och virkesuttag (Olsson 2007 s. 20).

Åkeruppodlingen fortsatte med utarmad mark som påföljd och den enda mark som inte odlades upp var den naturliga ängen och de stenigaste täpporna (Olsson 2007 s. 20). Under 1950- och 60-talen förändrades markanvändningen drastiskt med nedläggning av åkermark och upphörande av bete vilket ledde till att trädvegetationen bredde ut sig igen som i sin tur gjorde att man under 70- och 80-talet fick problem med igenväxning. År 1975 skapades därför ett naturreservat som idag täcker större delen av Östra Hästholmen och södra delen av Ytterön. Målet med naturreservatet är att skydda landskapsbilden och som målbild står 1920-talets åkerlandskap (Olsson 2007 s. 21). Förutom åkerbruk och lotsfunktion har ön en stark historisk koppling till båtbyggeri och militären.

Mårtenssons Båtbyggeri

1912 startades Bröderna Mårtenssons båtbyggeri på Östra Hästholmen. De tre bröderna Hugo, Karl och Göte var de sista, av tre från generationen Mårtensson, som byggde och

reparerade träbåtar. Varvet som står kvar idag är unikt ur kulturhistorisk synpunkt då det är praktiskt taget komplett med sin utrustning av fasta och lösa inventarier (Länsstyrelsen Blekinge u.å. b). Moderna verktygsmaskiner installerades på 1940talet och drevs av en båtmotor som stod utanför verkstaden. Stenkaj, stenbryggor och slip anlades senare med sten från dagbrottet på ön Inlängen. Bröderna Mårtensson är kända för att ha byggt den för Blekinge länge typiska jaktkanoten som lätt manövrerades i den grunda Blekingska Skärgården (Länsstyrelsen Blekinge u.å. b) och var lämplig för sjöfågeljakt och småfiske (Blekinge Museum u.å.).

Öns Militärhistoria

Ur ett militärhistoriskt perspektiv blev ön en världsnyhet 1981 då den ryska ubåten U 137 gick på grund vid Torumskär i Gåsefjärden söder om Hästholmen. Grundstötningen vad en inskränkning på svenskt sjöterritorium och inom militärt skyddsområde och går att se från Hästholmen (Hästholmen-Ytterön u.å.). Övriga militära lämningar går framförallt att se på öns södra delar och finns i form av gamla byggnader/lokaler, kommandoplatser, ståvärn, mätstationer, observationshuvar och pjäsplatser (Fortsweden u.å.). Fortfarande idag används sydvästra delen av Hästholmen, Killeberget, som övningsfält för Marinbasen i Blekinge (Försvarsmakten u.å.).

Ekologiska kvaliteter

Unesco beskriver Blekinges arkipelag som ett landskap av granitkuster med en stor variation av öar och holmar rika på natur- och kulturarv (Unesco 2015). Det finns flera hotade arter kopplade till ekarna som växer längs kusten samt en unik variant av lax vars relevans påverkar hela beståndet i Östersjöområdet (ibid.). Ön är ett landskap dominerat av flacka hållmarker och enbuskrika gräshedar. Typiska karaktärer för ön är de långsmala sprickdalar som skär genom landskapet och strandängarna som före detta havsvikar, vilka stundtals står under vatten (Länsstyrelsen Blekinge, u.å. a). Längs strandkanten växer salttålig flora med arter som salttåg, saltgräs, strandkrypa, trift och havsälting (ibid.). De idag existerande grunda havsvikarna är rika på småfisk, kräftdjur, snäckor och musslor som lockar mycket sjöfågel till området (Länsstyrelsen Blekinge u.å. a). Vikarna, med

delvis färskt och bräckt vatten är värdefulla och viktiga ynglings- och tillväxtplatser för olika fiskarter. De är även viktiga som övervintringsområden för olika sjöfågelarter (Unesco 2015).

Riksintressen

För den tilldelade platsen är det endast Ytterön som är skyddat som riksintresse. Först som kulturmiljö då det som del av Hästholmen-Ytterön och omkringliggande öar och skär tydligt ska spegla olika sidor av kustkulturens näringar sedan förhistorisk tid (Karlskrona Kommun 2010 s. 141-142). Sedan även som landskapsbildskydd (Karlskrona Kommun 2010 s. 158 -159). Som kustlandskap är den tilldelade platsen del av riksintresset för Högexploaterad Kust, som ett sammanhängande kustområde från Oskarshamn på östkusten till Vänersborg på västkusten (Boverket u.å.). Genom sundet där linfärjan går finns även ett riksintresse för sjöfart i form av befintlig farled och sundet ingår i riksintresse för naturvård (Boverket u.å.). Runt omkring platsen finns ett naturreservat som täcker hela Hästholmen och som till stor del utgörs av vatten. Totalt sett är reservatet 1154 ha, varav 377 ha är land. Omkringliggande finns även områden skyddade enligt Natura 2000, både enligt Fågeldirektivet och Art- och Habitatdirektivet (Boverket u.å.).

Satsningar

FNs organ Unesco har utnämnt Blekinge arkipelag som biosfärområde (Unesco 2015). Detta innebär att Blekinges arkipelag har som mål att agera modellområde för hållbar utveckling i syfte att skapa balans mellan människa och miljö (Blekinge Arkipelag u.å. a). Utvecklingen beskrivs som formad utefter lokala förutsättningar och baseras på lokal delaktighet (ibid.). En satsning som Region Blekinge gjort och som finansieras av Blekinge Arkipelag, Länsstyrelsen, biosfärkommunerna Karlskrona, Karlshamn och Ronneby och Tillväxtverket, är projektet Arkipelagrutten. Detta projekt är en satsning på hållbara leder längs land och vatten (Region Blekinge u.å.). I Karlskrona kommuns översiktsplan framgår också att Mårtenssons båtbyggeri på Östra Hästholmen är klassat som byggnadsminne (Karlskrona kommun 2010 s. 143). Kommunen har även valt att satsa på en levande landsbygd- och skärgård (Karlskrona kommun 2018). Genom denna satsning kan föreningar ansöka om en del av den så kallade Skärgårdsmiljonen i syfte att

skapa en livskraftig landsbygd och skärgård med fördelaktiga förhållanden för att bo och leva (ibid).

Platsens användning idag

Idag används platsen för studien framförallt som arbetsområde av de anställda på Ytteröfärjan. De har flertalet båtar förtöjda vid platsen tillhörande färjan och förutom de tre fastigheterna finns en relativt nyutplacerad och tilltänkt permanent container på plats. I dessa och runtomkring på platsen går det att finna många olika redskap och material liggandes. I lokalerna kan de anställda vila, äta och duscha och lokalerna används som tidigare nämnt som mötesplats för öns föreningar. För de som bor och lever på ön är platsen framförallt en väntplats i pendlingen över till fastlandet. Under väntan stannar de flesta kvar i bilen som de sedan direkt kör på färjan med. Om de stiger ur bilen är det för att samtala lite med personen som kör färjan. Förutom väntplats är färjeläget en informationsplats både för de boende och öns besökare och här kan de boende även sopsortera. Några få privata båtar är förtöjda vid platsens olika bryggor och några ligger upptagna på land. Vissa använder platsen som en del av deras morgonpromenad med hunden och vissa fiskar från de västra klipporna. När man uppehåller sig på platsen är sundet och de båtar som passerar där största fokus. Åker de för fort? Det är bara 5 knop. Väntar de och saktar ner för färjan? Det ska dem. Vilka är det som passerar? Är det någon som kommer härifrån?

Fas 1 - praktiska förberedelser

Baserat på det insamlade materialet ritade jag ut en preliminär resplan med målet att upptäcka platsen och fånga platsens identitet. Det blev sju transekter som jag ritade ut på skisspapper med flygfoton som underlag.

Planeringen av transekter

Inspirerad av översättningen av ordet “transect”, som på svenska översätts till ”tvärsnitt”, blev transekterna dels flera men även korta sträckor med så raka och enkelt planerade snitt som möjligt. Detta till skillnad från en mer realistiskt utformad rutt. Jag drog linjerna medveten om att dessa på plats troligtvis skulle komma att innebära större avvikelser från rutten än om jag ritat dem mer anpassade efter kartan. Linjernas väg och riktning baserades delvis på ekologiska kvaliteter och karaktärer i kustvegetationen längs med kusten såväl som i grunda vikar och skär som jag hittat på Unescos hemsida (2015). De planerades med en tanke om att upptäcka olika platser passande föreningens önskemål för



Färjan har precis lämnat Yttre Park med bil och passagerare ombord.





I förra bilden lämnar vi färjetterminalen Yttre Park som också inhyser Skärgårdsbåtarnas Station för vidare resor ut i Blekinges arkipelago. Nu närmar sig färjan Ytterön.



Ytteröns havsäng till höger i bild och bergshällen till vänster. Blänkande i solen är den väg som kopplar färjetterminalen resten av ön och Hästholmen.



Nu har färjan dockat och bilar får straxt åka av. Det är nu 15 minuter till nästa avgång tillbaka till Yttre Park och fastlandet.



I havsängen häckar fåglar som lockar till sig fågelskådare under delar av året.



Färjan står kvar på Ytterön. Rampen till vänster om färjan är till för färjans arbetsbåtar. Husen är färjans lokaler.



Färjan är nu snart på väg tillbaka till Yttre Park.

FIGUR 1. SAMFÄLLIGHETSFÖRENINGENS FOTON FRÅN DRÖNARE SOM SKICKADES TILL MIG FÖR ATT BERÄTTA OM PLATSEN. EN RESA I BILDER SOM GÅR FRÅN FASTLANDET YTTRE PARK TILL YTTERÖN.

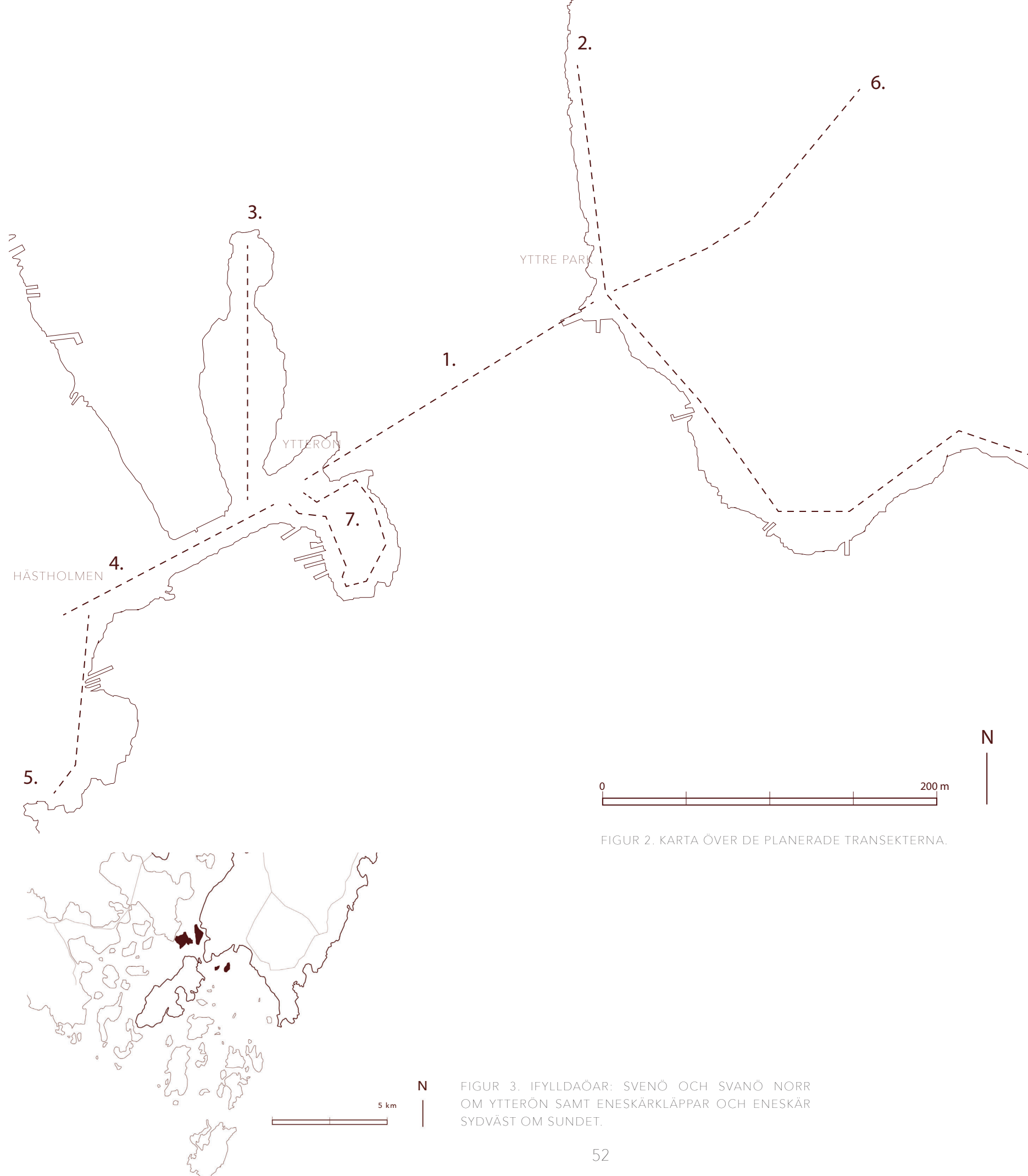
framtida funktioner på platsen.

Transekt 01 blev den planerade resvägen med linfärjan över sundet. Med transekterna 02 och 05, på var sida om sundet, ville jag undersöka kustvegetationen och olika siktlinjer som skulle kunna påverka tranformationen av platsen. Transekt 02 ritade jag längs med fastlandskusten. Åt väst följer den en väg som går att se på Länsstyrelsens flygfoto över platsen. Åt nord-nordöst går transekten längs vattnet då jag ville undersöka eventuella siktlinjer över sundet mot Ytterön samt ut till Svenö och Svanö i norr. Transekt 05 drog jag längs med kusten söder om Ytteröns färjeläge. Denna sträckas längd bestämdes dels av viljan att undersöka siktlinjerna ut mot Eneskärskläppar och Eneskär men även för att kunna jämföra öns kustupplevelse med fastlandets.

Transekt 03 var den sträcka jag såg mest fram emot att upptäcka. Den kändes redan in-studio som en spännande plats för att introducera nya funktioner såväl som en intressant och kanske unik miljö att upptäcka på plats. Detta var den sträcka som jag visste minst om när jag ritade den. Jag var osäker på vilken typ av mark det var och om det över huvud taget var mark eller bara vass. Transekt 04 och 06 ritade jag som en rutt för att undersöka vad som såg ut att vara huvudvägarna till de två färjelägena.

Inför mötet med lokalbefolkningen

Det fanns motstridiga åsikter inom föreningen angående ett gestaltningsförslag vid färjeläget på Ytterön. Ytteröns färjeläge ansågs av de färjeanställda vara en arbetsplats som inte var helt säker för obehöriga att vistas på. Det fanns också en generell önskan om att inte få dit fler turister. Som en ytterligare förberedelse inför platsbesöket och framförallt inför mötena med människor på plats läste jag därför artiklar om dialogprocess och samtalsmetodik. Den första texten var en handbok skriven av Anna Ranger i Länsstyrelsen Skånes 'Plan- och process- Handbok i dialoginriktad planering' (2007) och den andra en text från Sveriges Kommuner och Landsting '11 tankar om medborgardialog i styrning' (2009). Syftet med att läsa dessa var att skapa en god grund för kommunikation inom arbetsgruppen och kunna hantera konflikter i gruppen samt att få ökad platskännedom genom de personliga mötena med öborna. Mötet med föreningen kändes som en central



del i analysen och för syftet att förstå platsen och definiera platsen. Jag funderade även över hur jag skulle planera upplägget för mötet och kom fram till följande punkter:

presentera mig själv och mitt projekt

berätta om syftet med mötet för min del

ställa mina frågor

få reda på en eventuell tidplan

höra om förväntningar

ta del av deras beskrivning av platsen

Mötets syfte var huvudsakligen att få höra föreningens åsikter och förväntningar. För att se till att jag fick ta del av dessa förberedde jag även med följande frågor: Vad är viktigt för er med den plats vi ska skapa? Vad har ni för förhoppningar med platsen? Vad är viktigt för er med platsen?

Jag funderade själv över vilken typ av information som skulle kunna inhämtas hos de boende som jag själv skulle ha svårt att plocka upp under min korta tid på platsen. I mina funderingar kring detta kom jag fram till några frågeställningar vilka tog mig vidare till mer detaljerad information att söka efter:

Vad behöver jag veta för att skapa en bra plats här?

Jag behöver känna till väderförhållanden, var vill man vara/sitta/stanna/gå/röra sig, var man inte vill vara, när vill man vara/inte vara, hur är platsen under olika säsonger, hur påverkar säsongers människors rörelse och var på platsen vill man vänta på färjan?

Vad upplever de boende som vackert/fint här? Vad vill man titta på? Vad njuter man av att uppleva/känna på platsen?

Jag kan vid mitt besök ta del av vardagskunskaper såsom upplevelser och erfarenheter av området, rörelsemönster samt användning av platsen.

Verktyg för insamling

Under den första transekten använde jag en systemkamera för att ta foton på platsen och min mobilkamera för att göra kortare ljudinspelningar, filmklipp och även med

denna ta fler bilder. Jag tänkte mig att mobilkamerans bilder skulle bli en annan typ av bilder jämfört med kamerans och att jag även eventuellt skulle välja andra motiv med detta dokumentationsverktyg. På flygfotona, som jag hade med mig i utskriven form, dokumenterade jag min exakta resväg och därmed även mina avvikelser. Med bläckpenna och anteckningsblock samlade jag anteckningar, både under mötet med föreningarna och i form av små noteringar av och under mina avvikelser från transekterna. De tre flygfotona bestod dels av en ut-zoomad bild över både ö och fastland och dels två mer in-zoomade bilder av respektive sida av linfärjan. På skisspappret fanns de planerade transekterna utritade för att påminna mig om den planerade vägen. Skisspappret använde jag även under mötena för att låta öborna rita och kommunicera arbetsområdets utbredning och tankar om platsen. Skissblocket och pastellkritorna användes främst under dag två då jag hade som mål att bara använda pastell och papper som ensamt verktyg för att ta in platsen på ett rent analogt sätt.



FIGUR 4. VERKTYG FÖR INSAMLING UNDER FÄLTSTUDIER.

Fas 2 - 3 The Travelling Transect i Belkinge Östra Skärgård

I detta kapitel presenteras de utförda transekterna med avvikelser, upptäckter och olika fynd och analyser. De utförda transekterna beskrivs i löpande text tillsammans med kartor som visar den planerade ruten, den faktiskt utförda transekten med alla avvikelser, längre stopp/PLplatser för fynd, hinder/stopp, siktlinjer etc. Transekterna visas, förutom på kartan, i bildföljder med vita linjer som samtidigt kommunicerar vad som fångat min uppmärksamheten under färden. Några platser längs transekterna är även presenterade med fördjupade analyser av TTT-metodens relationella aspekter som rumslighet, atmosfäriska aspekter och dynamiska aspekter och visas i form av fotomontage och sektioner.

“ [...] the deviation is what generates new knowledge”
(Diedrich, Lee och Braae. 2014 a. s. 199).

Fas 2

I den andra fasen som sker ute i fält påbörjas färden längs den preliminära resplanen och ritade linjen (Diedrich, Lee och Braae. s. 196).

I Fas 2 utförde jag fältstudien ‘on-site’. Jag reste från Malmö till Karlskrona den 12e maj där jag blev upphämtad av samfällighetsföreningen med bil och fick en rundtur i Karlskrona, Torhamn och sist Ytterön och runt Hästholmen. Jag upplevde mötena med orsborna som en central del i att upptäcka och förstå platsen och tog mig tid till människorna jag mötte när de visade mig ön och sina hem. De planerade transekterna gjorde jag på egen hand och de blev som väntat geografiskt mer utsvävande än planerat under fas 1. Avvikelserna var dock helt i linje med ‘The Deviant Transect’ och teorin om den riktiga upptäckten av platsen i avvikelserna. Precis som situationisternas Debord lät jag känslor och infall guida mig genom transekterna och upptäckte av platsen. Jag utförde transekterna under en två-dagars period där första färden tog plats en sen eftermiddag den 12e maj, samma dag som jag anlände till ön, och den andra transekten tidig morgon nästkommande dag. Transekterna hann båda ta plats innan mötet med öborna i samfällighetsföreningen.



FIGUR 5. KARTAN VISAR DELAR AV FÄRDEN MED TÅG OCH RESAN MED BIL FRAM TILL YTTERÖN.

Dag ett - Transekter på fastlandet, Yttre Park

När jag anlände första dagen låg allt i en tjock dimma som förflyttade sig långsamt. Dimman förstärkte upplevelsen och analysen av platsens efemära aspekter genom att dölja vyer och platser för att sedan avslöja något jag inte tidigare sett och ta fram nya perspektiv. För att beskriva de atmosfäriska upptäckterna gjorde jag flera kortare filmklipp. Fotomontaget i figur är en serie printscreens av klippet där linfärjan sakta uppenbarar sig i bild trots att ljudet av färjan redan berättar om dessa snara ankomst till terminalen.

Den planerade transekt 01, resan över sundet, (se figur 8, s 60) gjorde jag i själva verket flera gånger, fram och tillbaka och dokumenterade på flera olika sätt. Resan över sundet med linfärjan och linfärjan i sig kändes direkt på plats som något centralt för upplevelsen av platsen, såväl som platsspecifikt och definierande för den kommande gestaltningen. Både färjans förflyttning mellan platserna, dess färg och form, ljud och påverkan på sin omgivning. Denna resa gjorde jag även om under nästkommande dag. Dimman förstärkte platsens ljud och dess påverkan på platsen. Atmosfäriska aspekter som definierade min upptäckt av platsen var färjans alla olika ljud. Motorn, gnisslet, det och metalliska skrapet när färjan dockade an. Jag funderade över det konstanta hos dessa ljud, ständigt återkommande året runt och med färjans täta resor.

Första dagen valde jag att börja undersöka fastlandet och Yttre Park (se figur 9, s 61-62). Jag tog linfärjan tillbaka till fastlandet och följde sedan den planerade transekten vänster och norrut.

Mitt första avvikelse från transekten kom nästan direkt i form av en stor ek som fängade min uppmärksamhet. Eken och den lilla stenstranden kändes som en naturlig plats att stanna upp på och ta in Ytterön på andra sidan sundet samt för att invänta färjan då det fanns tydliga siktlinjer till färjans korta rutt. Här antecknade jag närheten och möjligheten till kontakt med vattnet, till skillnad från de byggda betongramperna och bryggorna vid färjan. Jag lyssnade till det kluckande ljudet av vattnet mot stenarna och såg och kände på stenarna som skiftade i färg beroende på hur blöta de var.

Efter ett längre stopp på denna plats fortsatte jag på den planerade transekten som tog mig uppför en backe och in i en ekskog. Transekten tog där stopp på grund av ett elstängsel

Som Diedrich, Lee och Braae beskriver upptäckten av atmosfäriska aspekter kan de förutom att mätas även upplevas kroppsligt och uttryckas visuellt, i text eller ges en form.

Här visualiserar jag dimman och fukten i luften genom att lagra olika bilder ovanpå varandra, tagna från en kortfilm jag gjorde av färjans anländande till Yttre Park. Överlagringen av bilder representerar dimmans sätt att lagra olika delar av landskapet. Både visuellt men även fysiskt då det i skepnad av vatten lagras i olika former i landskapet.



FIGUR 6. MONTAGE AV PRINTSCREENS FRÅN KORTARE KLIPP GJORDA UNDER TRANSEKTEN PÅ YTTRE PARK.

FIGUR 7. MONTAGE ÖVER UPPTÄCKTA EFEMÄRA ASPEKTER.

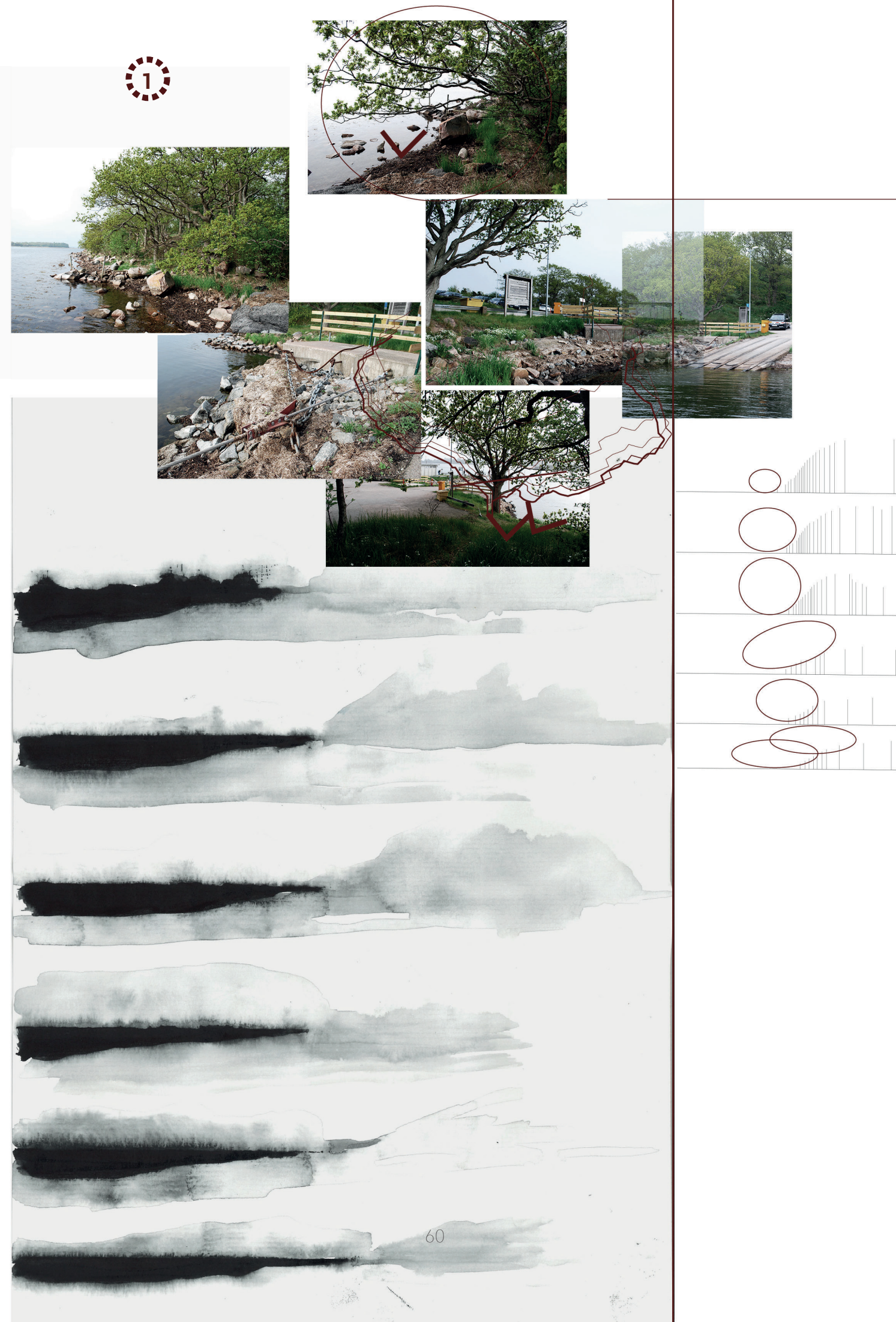
Montaget kommunicerar relationella aspekter genom olika upplevda rum/rumsligheter på platsen (till h. i. bild), Ekens påverkan på platsen som ett definierande element och olika upplevda viktiga vyer (se ikoner ovanpå foton). Till skillnad från övriga platser upplevdes rumsligheten mer definierad här på grund av vegetationens formande av platsen.

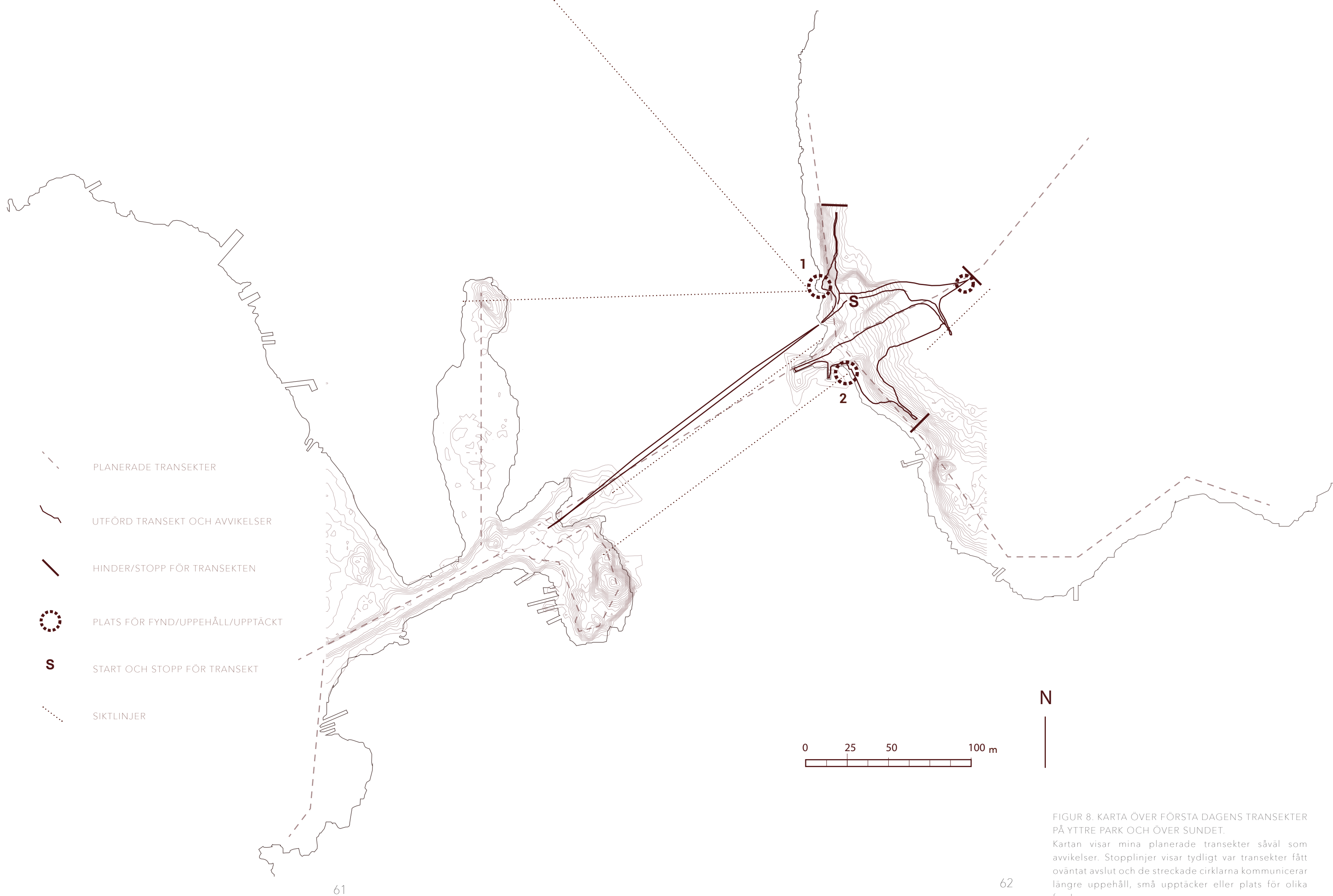
Sektionerna i akvarell är en analys av platsen inspirerat av Mathur och da Cunhas tankar om vattnet som gränsöverskridande och överallt (läs s. 34). Det är tätt dragna sektioner som endast genom olika nyanser av svarta kommunicerar platsen genom vatten, „Ju mörkare färg i sektioner desto mer koncentrerat förekommer vattnet. Havet upplevs svart men sipprar in i mark och upp i luft som fukt och dimma.

för betesdjur. Samma elstängsel hindrade mig från att gå ner till vattnet, troligtvis som ett skydd för djuren. Jag gick därför tillbaka till parkeringen vid färjan och undersökte vägen in till Yttre Park. Transekten hade jag i själva verket dragit längre än vad jag gick men vägens krökning fick mig att uppleva en odefinierad gräns av platsen som gjorde att jag vände. Väl där uppe hittade jag en grind och en stig in i ytterligare en ekskog. Jag valde här att utforska parkeringen som en väg tillbaka till nästa planerade transekt. Denna långa transekt söderöver längs kusten blev i själva verket kortare då stigen i skogen ledde fram till en grind för privat mark och trädgård. Jag gick längs med vattnet tillbaka och uppehöll mig länge vid strandkanten och bryggan.

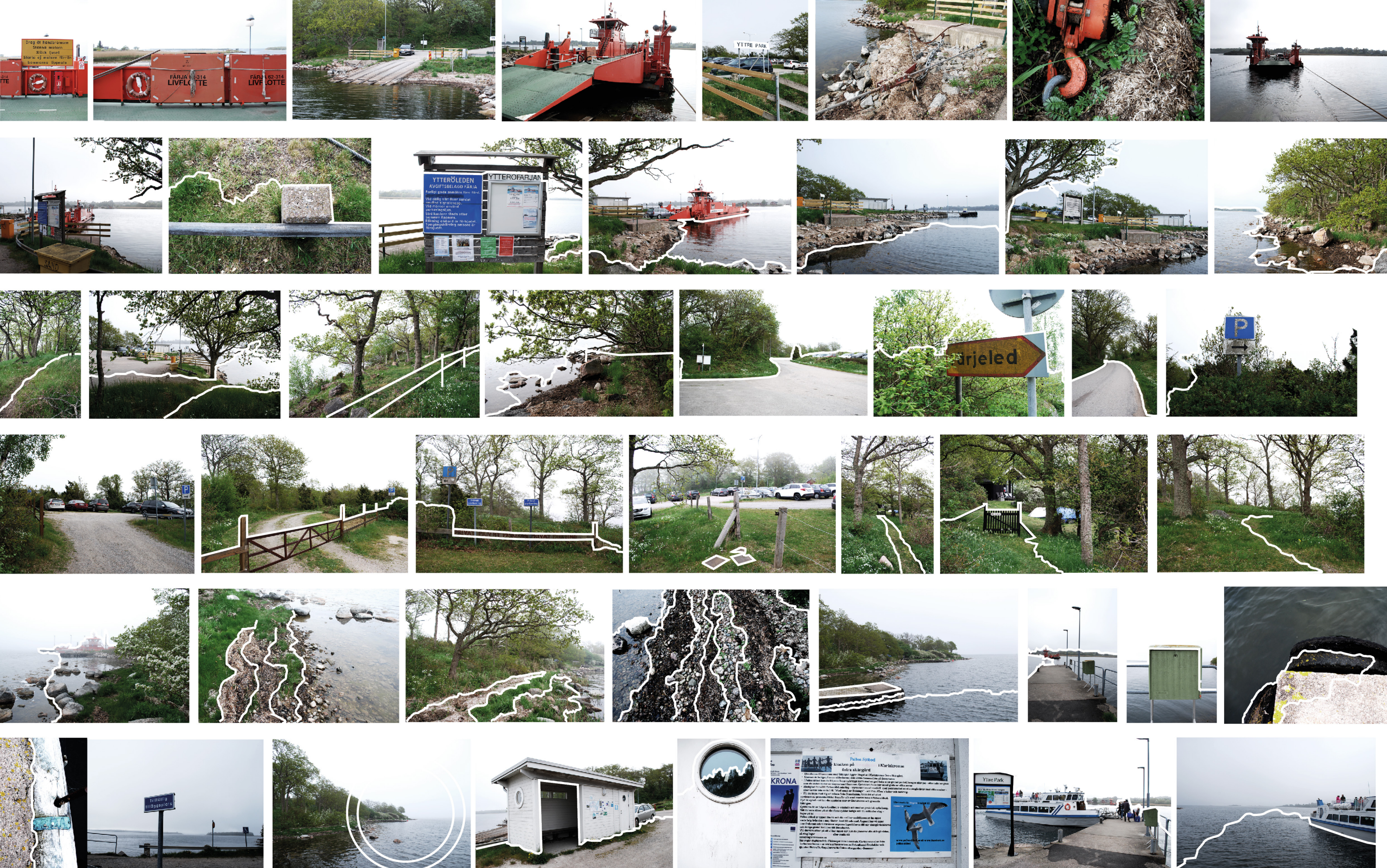
Stranden kändes annorlunda än resten av Yttre park med stranden som en nära kontakt till vattnet och som en samling av material vilka över tid sköljts upp av havet och nu berättade om havets rörelser genom rum och över tid. Jag funderade över vilka material som fanns på stranden, var de kommit ifrån samt hur havet och vattnets olika krafter påverkat platsen. Dels som dimma med påverkan på upplevelsen av platsen och sikten och dels genom att lämna dagg och fukt. Även som vågslag upp mot strandkant där den mekaniskt slipat på form och struktur. Hur den sprängt sig in i sten, betong och trä som tjäle och frost.

Här upptäckte jag också att den stora bryggan och boden tillhörde Skärgårdstrafiken och var den plats man väntar på för att ta sig vidare ut i skärgården eller till Karlskrona. Jag funderade över vad fönstret på boden ramade in (se figur 9, s 61-62) och tänkte att detta skulle vara en plats där man inte ville vänta på färjan på grund av att man inte såg ut. Jag kollade sedan på när skärgårdsbåten kom, backade in och hämtade passagerare för att sedan lämna bryggan igen, åka iväg bort och ut i dimman. Jag åkte sedan fram och tillbaka med linfärjan några gånger och upptäckte små saker på var sida under de





FIGUR 8. KARTA ÖVER FÖRSTA DAGENS TRANSEKTER PÅ YTTRE PARK OCH ÖVER SUNDET. Kartan visar mina planerade transekter såväl som avvikelser. Stopplinjer visar tydligt var transekter fått oväntat avslut och de streckade cirkarna kommunicerar längre uppehåll, små upptäckter eller plats för olika fynd.



FIGUR 9. TRANSEKTEN I BILDER.
Bildföljden visar transekter från dag 1 på Yttre Park. De vita linjerna kommunicerar vad som fångade min uppmärksamhet och ledde till olika fynd och analyser.

FIGUR 10. MONTAGE ÖVER UPPTÄCKTA EFEMÄRA ASPEKTER.

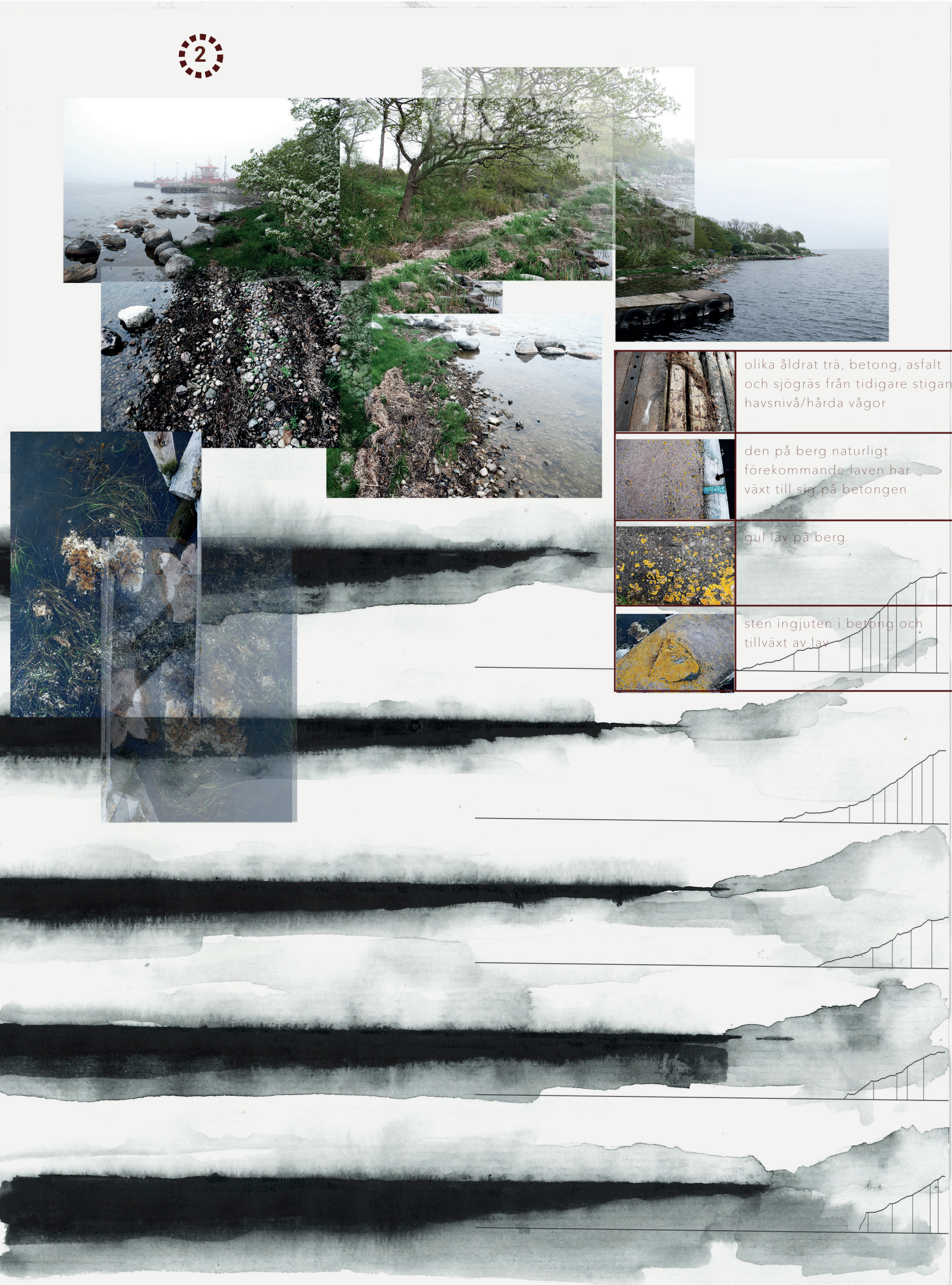
Strandens uppbyggnad av ränder av olika uppsamlade material över tid såväl som lavens tillväxt på olika icke naturliga material som betongen fick mig att reflektera över platsens dynamiska aspekter. Hur platsen, som en del av flera större system över tid, samspelade med havet och därmed även var kopplat direkt till andra platser och stranden en bild av havets rörelse över tid.

Sektionerna i akvarell är en analys av platsen inspirerat av Mathur och da Cunhas tankar om vattnet som gränsöverskridande och överallt (läs s. 34). Det är tätt dragna sektioner som endast kommunicerar platsen genom vatten i olika nyanser av svärta,. Ju mörkare färg i sektionerna desto mer koncentrerat förekommer vattnet. Havet upplevs svart men sipprar in i mark och upp i luft som fukt och dimma.

15 minuter som färjan tog för att åka och komma tillbaka igen. På färjan över sundet gjorde jag ljudupptagningar samt små filmer. Jag uppmärksammade ljudet av färjan, linan som löpte under vattnet och undrade var blicken söker sig när man står och väntar på färjan. Jag uppmärksammade rörelsemönster omkring mig, båtar som passerade och en kanotist. Jag lyssnade in öbornas klagan på passerande genom sundet. De körde för fort, saktade inte ner för färjan, kom inte “häriifrån”. Trafiken genom sundet verkade vara lite av händelsernas centrum.

Dag 1 - Transekter på Ytterön

På Ytterön blev inte den planerade transekten (se figur 12, s 67-68) den naturliga vägen att ta. Denna hade tagit mig in på föreningens privata tomt bakom grindar. Istället gick jag av till höger om färjan och undersökte betongbryggan samt rampen ner i vattnet. Jag funderade här över betongbryggan och rampens funktion och om den hade varit en naturlig plats att vänta på färjan. Jag fortsatte efter detta vidare in mot ön till den utstickande bit land som jag velat undersöka sedan jag först såg platsen på kartor och föreningens drönarbilder. Jag hade från historiska flygfoton i fas 1 sett att det en gång varit kläppar som växt igen och tänkte att det verkade ha vuxit igen till fast mark. Det visade sig istället vara en havsäng idag och inte alls fast mark. Jag tänkte att det skulle varit en mycket spännande plats att få tillgång till. Öborna förklarade senare under mötet med föreningen att det inte alls passade som en plats för ny design, som jag hade tänkt, då det var en typisk häckplats för fåglar och borde skyddas från besökare. Havsängen förankrades visuellt till ön med en berghäll där öns informationstavla var placerad och jag upplevde att detta inte var den bästa platsen för informationsinhämtning då det inte gick att stanna till här. Jag följde sedan vägen in mot ön och gick ut på bryggan norr om vägen. Själva vägsträckan var en plats som föreningen uttryckt en önskan om att försköna och redan hade börjat arbeta med genom att bredda. Därför funderade jag här



över mått och uppbyggnad. Bryggan som låg norr om vägen upplevdes privat på grund av sin svåråtkomlighet och båten som var placerad där såg ut som en arbetsbåt (något jag senare fick bekräftat tillhörde färjan). Från bryggan såg jag en plats med en stor gammal oxel och en uppdragen båt som jag ville upptäcka vidare vilket gjorde att jag gick dit (se figur 13, s 69-70). Väl där upptäckte jag en stig in till höger som jag bestämde mig för att undersöka vidare nästa dag tillsammans med vägen in mot ön och transekten ut mot söder och kusten. Här vände jag sedan och gick tillbaka mot färjan. Jag gick ner på en liten lägre grusad platå på andra sidan vägen och försökte se hur vägen var uppbyggd och vilka olika storlekar på grus som använts. Jag upptäckte några som stod och fiskade på den stora berghällen och påbörjade den planerade transekten runt på berghällen.

Väl på berghällen såg jag att det fanns små upptrampade och klippta stigar i gräset vid sidan om min planerade sträcka vilka jag istället valde att följa. Jag registrerade den djupröda färgen hos gräset i viken samt hur dess lodräta form och växtsätt samspelade med bryggornas pålar. Jag tog mig sedan ut på en av bryggorna och funderade över alla de olika sätt som använts för att bygga upp dem. Olika lager och material som alla berättade om översvämningar och återkommande förhöjda havsnivåer.

Min transekt över berghällen styrdes av alla de olika föremål jag hittade som låg utspridda över marken. Jag upplevde det som att dem låg och skräpade men insåg att flera objekt nog fyllde ett syfte som de låg och väntade på skulle uppfyllas, kräftburen, båtarna osv.

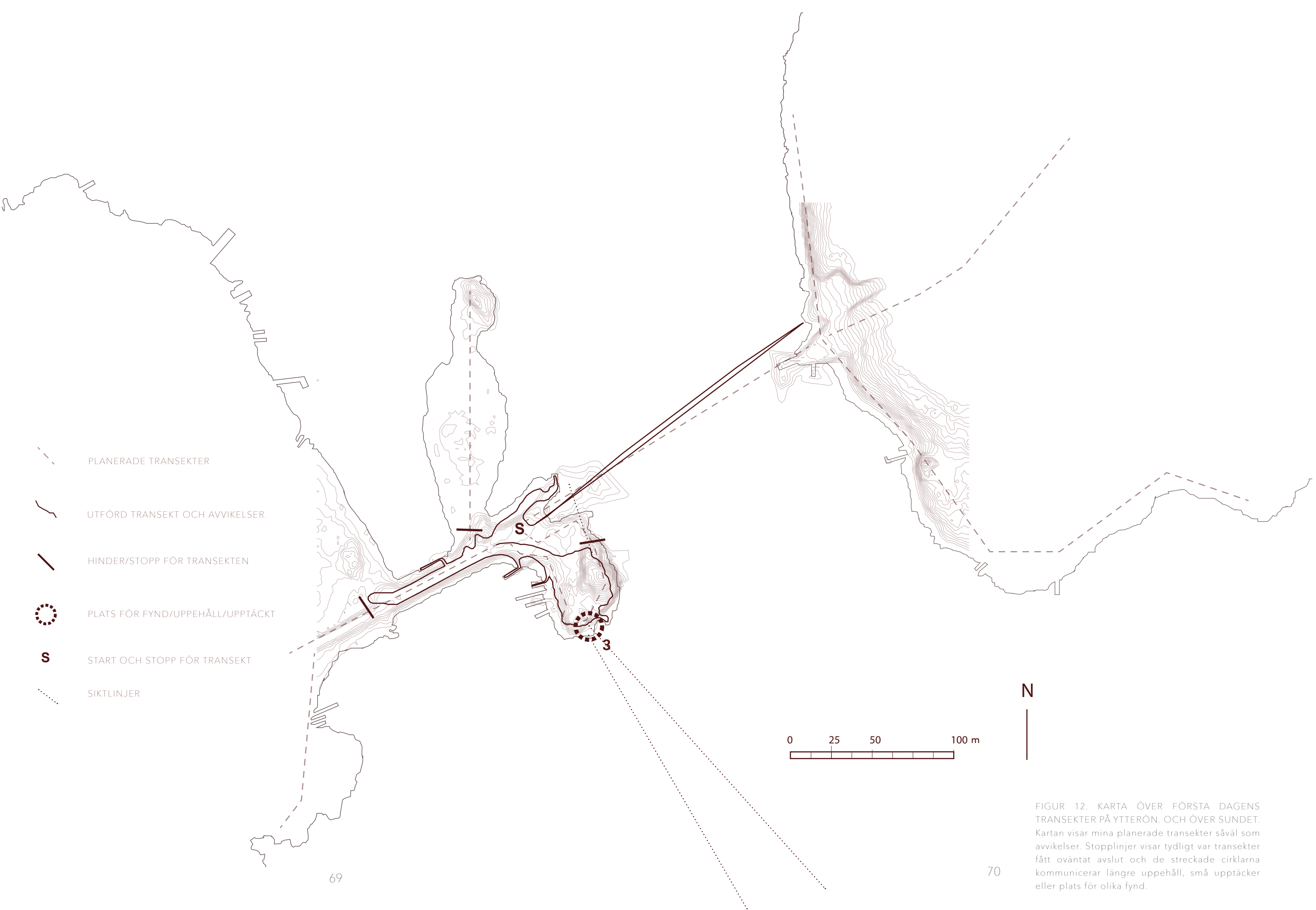
Dimman lämnade väldigt lite sikt ut över havet men drog istället uppmärksamheten till det nära vattnet, klippornas färg och form, de förstärkta gröna färgerna på vegetationen av daggen och dofterna. Viljan att komma nära och känna på vattnet här var stark så jag tog mig, med lite klättring, ner till en lägre platå perfekt för bad och tittade närmre på sjögräs och stenar (se figur 13, s 69-70). Nere vid vattnet funderade jag över hur de olika elementen på platsen bidrog till rumsligheten då detta rum kändes lika tydligt som det under eken på Yttre Park trots avsaknaden av vegetation. Det fanns ett tydligt rum uppe vid den lilla samling grönt som fanns där och en tydlig rumslighet nere vid vattnet. Jag funderade även över hur platsen upplevdes med skiftande havsnivåer och under olika

säsonger och hur mycket vattnet som element påverkade rumsligheten av platsen. Här hade jag gärna sett en koppling mellan de två rummen och en bättre möjlighet att möta vattnet.

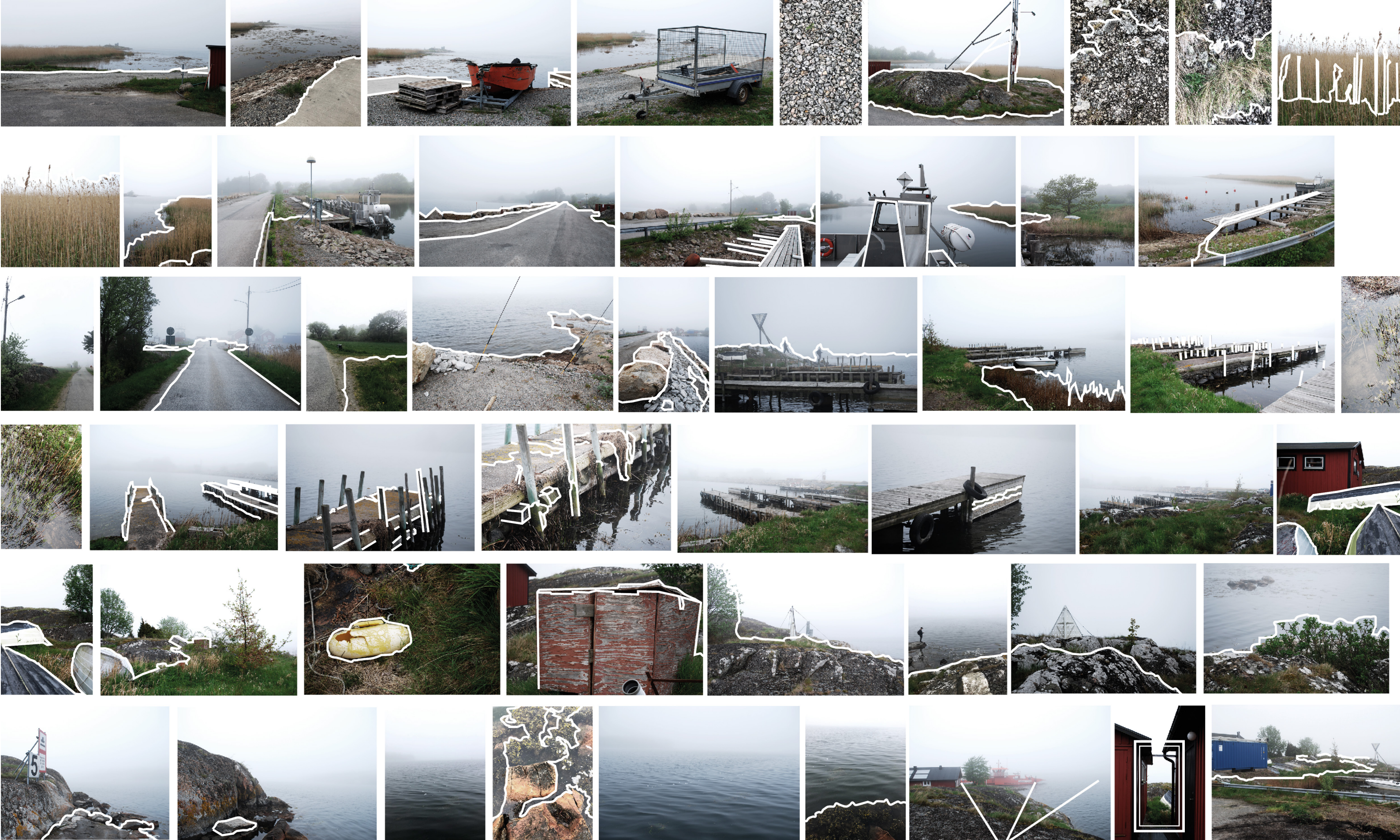
Jag tog mig sedan upp igen och fortsatte på transekten runt berghällen. Denna transekt visade sig vara mycket mer intressant än vad jag hade föreställt mig. Jag stannade upp vid en tydlig siktlinje av färjan (se figur 12, s 67) såg på när den åkte mot andra sidan och funderade samtidigt över var man kände sig manad att gå vidare. Färjans stugor och bodar upplevdes privata, vilket de var, men även marken närmst dem. Det klippta gräset gjorde att det kändes som att gå in på någons bakgård och därför valde jag att inte följa den planerade transekten hela vägen runt berghällen. Jag registrerade var jag upplevde dessa gränser och tog mig ner från berghällen. Mellan de mindre bodarna för förvaring upptäckte jag en fin inramning av utsikten. Nästan som en tavelram. Jag funderade där över hur blicken rörde sig över platsen och hur den kunde styras till att upptäcka nya saker, så som dimman styrde den under denna dagen. Jag avslutade sedan transekten för



FIGUR 11. FOTOT VISAR DET UPPTÄCKTA RÖDA GRÄSET OCH DESS LODRÄTA VÄXTSÄTT.



FIGUR 12. KARTA ÖVER FÖRSTA DAGENS TRANSEKTER PÅ YTTERÖN. OCH ÖVER SUNDET. Kartan visar mina planerade transekter såväl som avvikelser. Stopplinjer visar tydligt var transekter fått oväntat avslut och de streckade cirkarna kommunicerar längre uppehåll, små upptäckter eller plats för olika fynd.



FIGUR 13. TRANSEKTEN I BILDER.
Bildföljden visar transekter från dag 1 på Ytterrön.
De vita linjerna kommunicerar vad som fångade
min uppmärksamhet och ledde till olika fynd och
analyser.

FIGUR 14. MONTAGE ÖVER UPPTÄCKTA EFEMÄRA ASPEKTER.

Upplevelsen av platsen dominerades dels av det rum som skapades nedanför berghällen vid vattenytan, dels av rummet precis ovanför med hållens enda samling vegetation, och den förföriska vyn ut över havet där dimman långsamt rörde sig över det stilla vattnet.

Sektionerna i akvarell är en analys av platsen inspirerat av Mathur och da Cunchas tankar om vattnet som gränsöverskridande och överallt (läs s. 34). Det är tätt dragna sektioner som endast genom olika nyanser av svarta kommunicerar platsen genom vatten,. Ju mörkare färg i sektioner desto mer koncentrerat förekommer vattnet. Havet upplevs svart men sipprar in i mark och upp i luft som fukt och dimma.

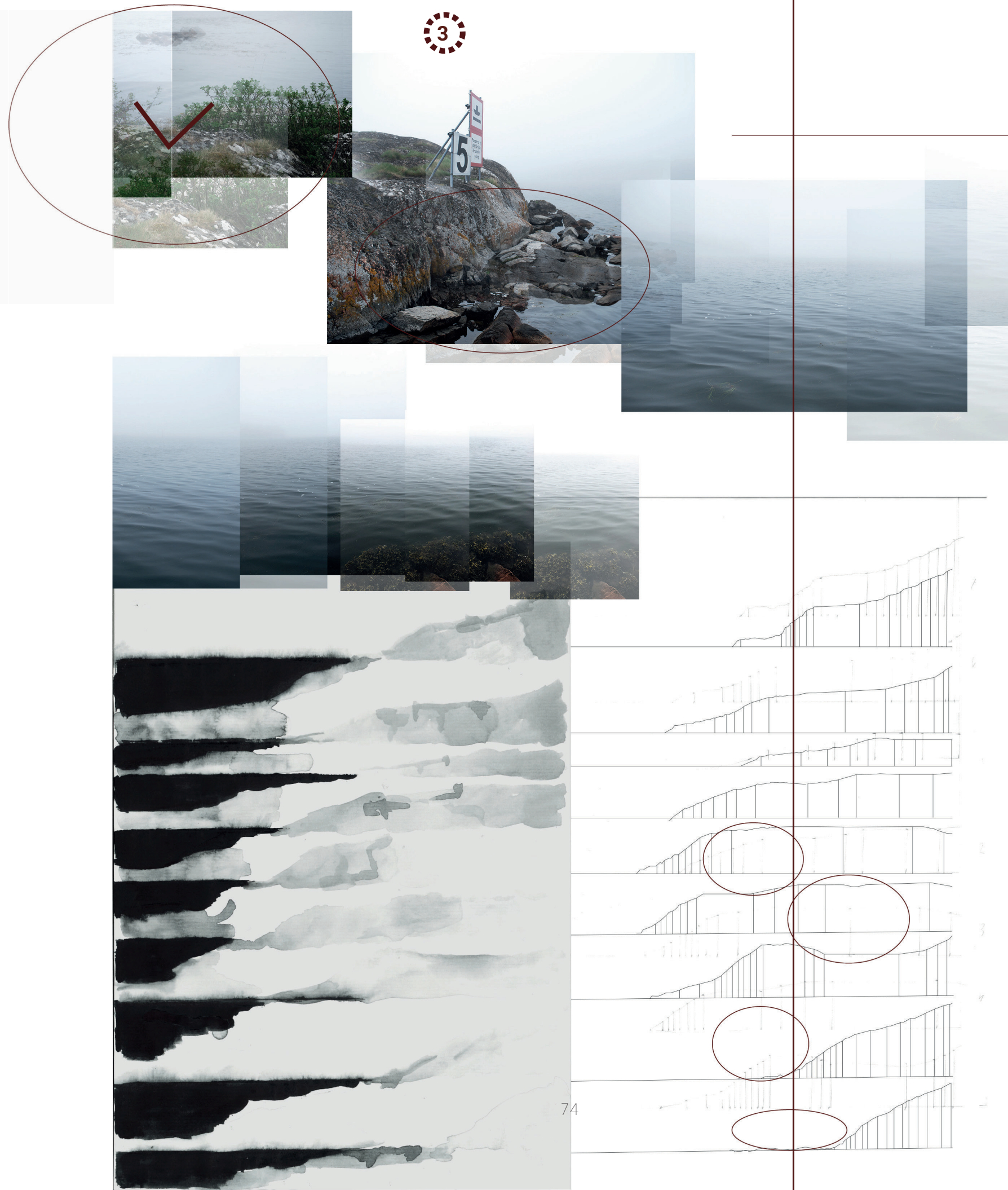
dagen och började röra mig mot huset där jag skulle sova under natten.

Dag två - vidare transekter på Ytterön

Andra dagen utgick jag ifrån huset jag bott i och som låg längre upp på vägen, in på ön. Jag hade planerat att ta in platsen mer analogt än vad jag faktiskt gjorde. Därför tog jag mig först till samma platser som dagen innan och försökte fånga platsen genom snabba skisser med krita. Upplevelserna var helt annorlunda på grund av skillnaden i väder. Till skillnad från den tjocka dimman dagen innan vaknade jag denna tidiga morgon upp till klarblå himmel, sol och ett helt annorlunda öppet landskap. Promenaden runt berghällen (se figur 15, s 74) blev kort på grund av mitt sällskap i form av en hund, som jag tagit med på min transekt, och en svan som vilade i gräset på morgonen.

Jag fortsatte förbi färjan tillbaka till betongrampen där jag intog nya vyer och siktlinjer på grund av den förvunna dimman. Jag funderade vidare på vilka material som jag upplevde definierade platsen och försökte logga dem i minnet med bilder (se figur 16, s 75-76). Jag valde sedan att promenera direkt till den oplanerade transekten norrut längs med kusten på den stig jag hittat dagen innan. På vägen dit stannade jag och såg ut över havsängen ännu en gång och registrerade nu de kläppar som en gång varit början av den växande havsängen. Kläpparna som för många år sedan bara varit några stenar som stack upp ur havet som idag tagit en form och upplevdes mer som land än hav. Hur skulle platsen förändras om ytterligare 100 år? Vilka element skulle definiera och tillsammans skapa platsen då och hur skulle samspelet mellan människa och natur på ön se ut då? Hur skulle man använda sig av havet?

Den under gårdagen upptäckta stigen följde jag sedan genom en snårig skog, över ängar via klippta gångar, genom formstarka väggar av klippt sly och över berghällar. Stigen tog mig bort till ännu en stor brygga som jag fick reda på av informationsskyltar var



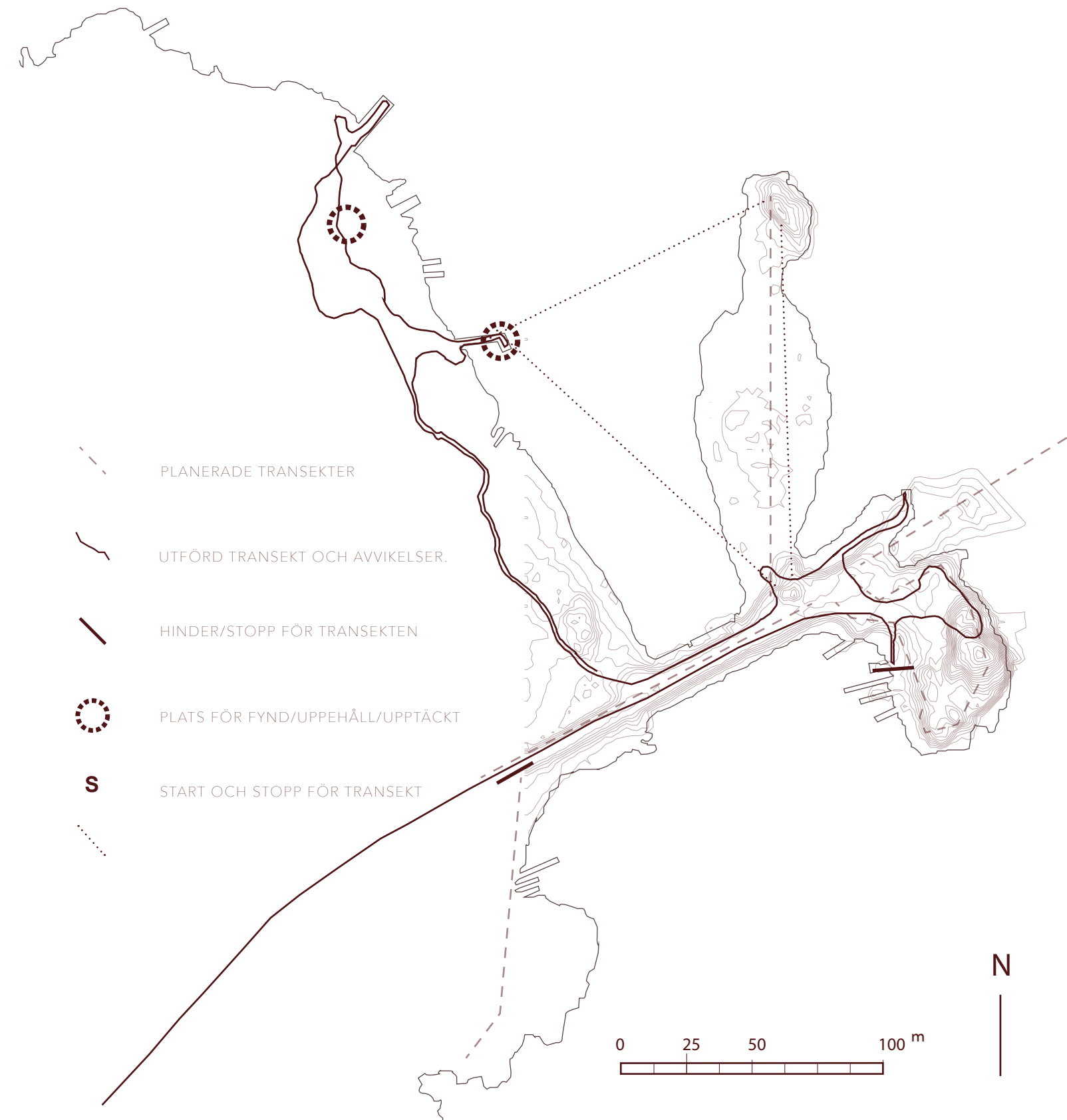
Skärgårdsbåtens station på Ytterön samt stationen efter och innan Yttre Park. Omkring bryggan upptäckte jag en liten vit sandstrand och undersökte gamla sjöbodar. Jag funderade över sjöbodarnas form, dess funktion- både idag och historiskt, samt hur länge de måste ha stått där med tanke på vad jag sett på gamla historiska kartor under fas 1. Jag kontemplerade även kustlinjen av gamla stenrösen som nu formade kusten. De var rester från gamla båtbygggor vilket inneburit en mycket större mängd båtar på platsen än vad som fanns där idag. Jag tog in siktlinjer från Skärgårdsbryggan bort till Ytterön och färjan och gick sedan tillbaka till färjans lokaler för mötet med föreningen. Transekten längs södra kusten gjorde jag aldrig på grund av den begränsade tiden och otillgängligheten från vägen (se figur 15, s 74) .

Mötet med föreningen

Under det första mötet träffade jag samfällighetsföreningen varefter ett oplanerat möte med hemföreningen tog plats. Då samfällighetsföreningen endast består av män och hemföreningen kvinnor, blev det en bättre skildring av platsen att träffa dem båda. Efter mötena skedde en oplanerad promenad runt på platsen tillsammans med samfällighetsföreningen då vi diskuterade platsens förutsättningar, utmaningar och gestaltningsmöjligheter. Mötet blev en slags förgestaltning där de inblandade uttryckte olika önskemål för platsen.

Öborna berättade om hur de använde sig av platsen, hur de rörde sig på Ytterön, vad de önskade för platsen och vad de uppskattade med den. En kvinna berättade att hon brukade promenera över klippställarna på morgnarna med sin hund, där jag dagen innan sett några fiskare. Det var hennes sista bit av promenaden och hon trodde att det skulle bli en perfekt plats för en kort stunds vila.

Öborna nämnde vidare önskningar om gamla föremål som skvallrade om platsens historiska- och fortfarande nära koppling till havet, som exempelvis sjötross och ankare. De talade om dofter och främst doften av tjära. De önskade sig inslag som faluröd som drog åt lila eller orange och stengårdsgårdar som är vanligt på ön. De saknade informationsskyltar vid båda färjelägen och hade olika önskemål som ibland krockade med varandra. Det fanns önskan om sittplatser och bord, gästbrygga och parkeringsplatser samtidigt som det



FIGUR 15. KARTA ÖVER ANDRA DAGENS TRANSEKTER PÅ YTTERÖN.

Kartan visar mina planerade transekter såväl som avvikelser. Stopplinjer visar tydligt var transekter fått oväntat avslut och de streckade cirkarna kommunicerar längre uppehåll, små upptäckter eller plats för olika fynd.

önskades att människor endast skulle uppehålla sig på platsen tillfälligt. Detta utvecklades till en önskan om att genom designförslaget guida människor till platser där de inte är i vägen. En generell önskan var att platsen skulle förskönas och upplevas välkomnande för öns- och de boendes besökare. De färjeanställda beskrev den största ytan av färjeläget och intilliggande byggnader som en arbetsplats och ett säkerhetsområde där obehöriga inte borde uppehålla sig. De lyfte fram vikten av möjligheten att kunna röra sig med maskiner på platsen och av att människor vet var de kan ställa bilen. De färjeanställda beskrev även fungera bakom de olika delarna av platsen. En betongklump för framtida elbruk av färjan, betongrampen ner i havet för arbetsbåten, arbetsbåtens plats, grannarnas båtplatser och var man körde ner med bilen och ut på isen när det frös på. Alla ville att platsen skulle locka till sig mer besök på cykel eller till fots.

Fas 3

I den tredje och sista fasen ska det insamlade råmaterialet sorteras, utvärderas, kombineras, tolkas, syntetiseras och elaboreras till en kommunikativ representation av resans upptäckter (Diedrich, Lee och Braae s.196).

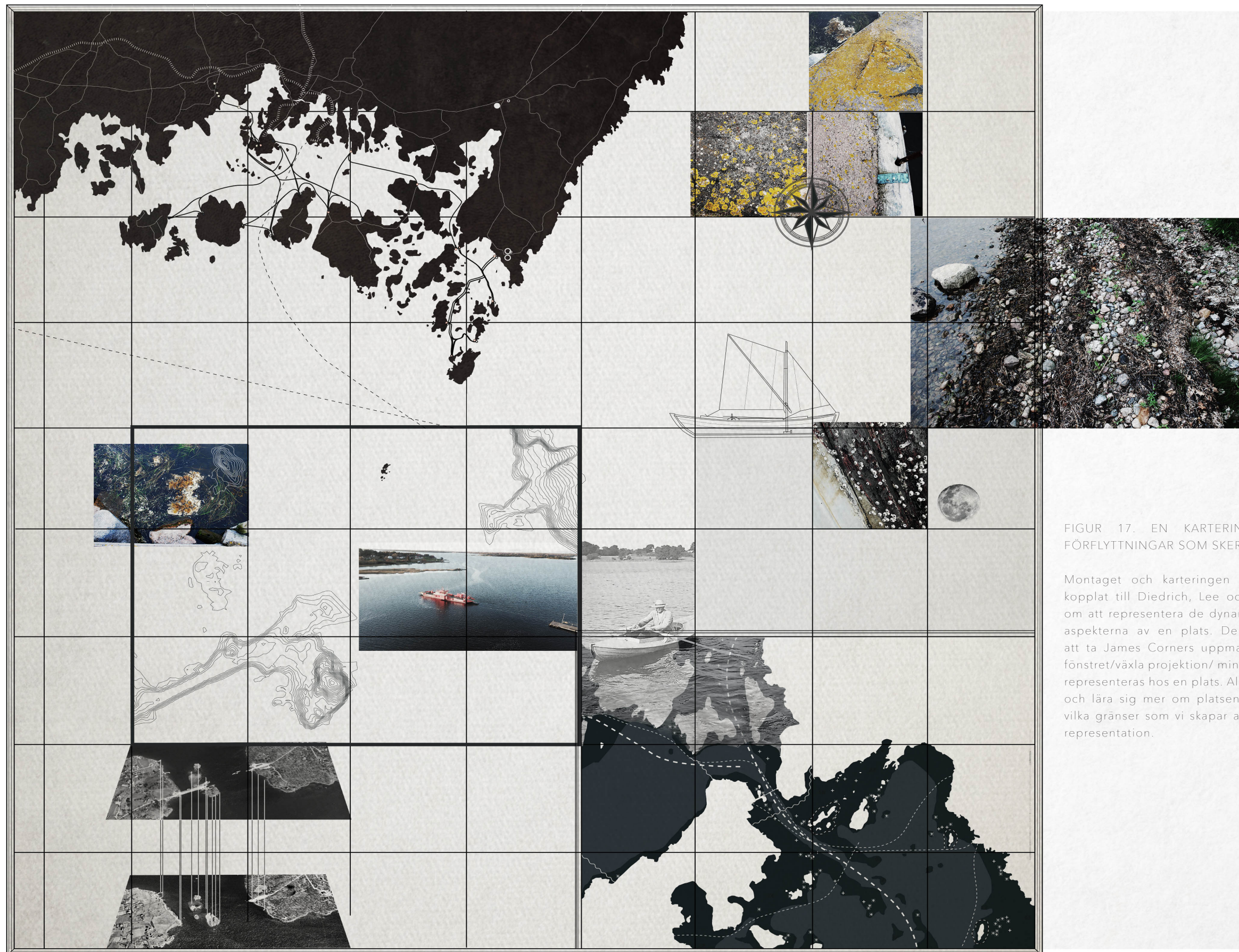
Genom transekterna i fas 2 upptäckte jag flera och främst atmosfäriska aspekter med platsen som jag fångade i text, foto, kortare ljud- och filminspelningar. Väl hemma igen började jag bearbeta, sortera och utvärdera mina intryck och det insamlade materialet som en del av metodens fas 3. För mig fortsatte informationssamlandet från fas 1 även i denna fas. Under bearbetningen av upptäckterna sökte jag vidare och fördjupade mig i ämnen som väckt mitt intresse med platsen. Jag försökte upptäcka platsen utifrån sjökort och satte mig in i de olika symboler som kommunicerade havet som landskap och infrastruktur. Jag insåg på plats, i diskussioner med de boende och med de färjeanställda att vi såg helt olika saker när vi såg ut över havet. Därför läste jag på mer om platsens historia för att förstå kustkulturen i Blekinge och hur människor använt sig att platsen och landskapet under historiens gång. Med detta arbete försökte jag fånga platsens dynamiska och relationella aspekter genom att förstå platsens utveckling över tid, både i samspelet mellan människa och natur såväl som platsens utveckling över tid. Jag försökte studera större system som påverkade platsen och i arbetet med att representera platsen jag analyserat påbörjade jag

en kartering baserat på fas 1 och 2. Detta blev ett montage på temat förflyttning som visade platsens olika lager av rörelse och förflyttning i och över landskapet. Rörelserna i landskapet var både inspirerade av olika fynd under resans gång men främst av arbetets teoretiska bakgrund. Det var ett försök att för mig att fånga de atmosfäriska, relationella och dynamiska aspekterna av platsen.

I montaget finns ett svartvitt ortofoto som visar den historiska utvecklingen av Ytteröns spets. Den går från att 1960 endast bestå av några kläppar till att idag ha fyllts ut och växt igen till den form jag utforskat under mina transekter. Detta montage talar även om förflyttningen över vattnet med sjökartan som beskriver havet som en plats för resande och förflyttning. Montaget lyfter även i motsats i detta olika sätt att resa över land. Det reflekterar även, i olika skalor, över förflyttningen av material över tid, både i de olika lager som havet skapar längs stränderna och tillväxten av lav på betong.

Upptäckten av en gul lav, både på betong såväl som på berghällar fick mig att fundera över material i vattenlandskap. Hur de blir en del av landskapet, platsens identitet och vilka egenskaper jag eftersökte i valet av material för denna plats samt vilka egenskaper de boende skulle uppskatta. Lavens tillväxt på betongen fick mig att se på betongen som ett material som växer in i platsen och blir en naturlig del av den trots att den annars läses in som ett inslag i en industriell miljö. Övriga material och former som jag plockade upp på plats och i denna fas sorterade kring var bodarnas flagnande trä, formen på sjöbodarnas tak, alla gamla bryggor med sina slitna däck till hälften täckta med havstulpaner. Allt detta detaljer som berättar om vattnets gränslösa förflyttning. Ytteröns yta var även fullt av verktyg och prylar som lämnats framme för framtida användning och jag undrade om något glömts bort? Om det var skräp? Eller om varje sak hade sin plats och en väl genomtänkt placering inför sitt framtida användande. Jag uppmärksammade också den matta röda färgen på stugorna, den lysande röda färgen på linfärjan och den djupt vinröda färgen på gräset i viken.

Dimman fick mig att fundera över vatten än en gång. De olika former som vatten tar och hur dessa påverkar olika material såväl som upplevelsen av omgivningen. Dimman fick mig också att tänka på inramningar och hur den precis som design har förmågan att rikta blicken och uppmärksamheten.



FIGUR 17. EN KARTERING AV DE OLIKA FÖRFLYTTNINGAR SOM SKER PÅ PLATSEN.

Montaget och karteringen är inspirerat av och kopplat till Diedrich, Lee och Braaes uppmaning om att representera de dynamiska och relationella aspekterna av en plats. Den är även ett försök att ta James Corners uppmaning om att förstora fönstret/växla projektion/ minska skalan för vad som representeras hos en plats. Allt med målet att förstå och lära sig mer om platsen och samtidigt förstå vilka gränser som vi skapar av en plats genom vår representation.

Idéer för en påbörjad transformation av platsen

Detta kapitel kommer att redogöra för ett förslag på en påbörjad transformation av platsen genom att introducera tre olika designkoncept baserade på analysen av platsen med The Travelling Transect. Kapitlet kommer beskriva var i landskapet som de olika koncepten är tilltänkta både genom en översiktlig konceptuell plan och planer för var sida om sundet. Idéer för ny form och adderad funktion kommer sedan att presenteras dels i landskapsfotografier/vyer och med foton och text som beskriver inspiration bakom valen.

Koncept för design

Efter att ha utfört de tre analysfaserna med The Travelling Transect landade jag i tre olika koncept för en påbörjad transformation av platsen. Koncepten; *upplyst*, *perspektiv* och *möten* presenteras här med en första tanke om form, material och plats i landskapet. Konceptet ‘upplyst’ relaterar både till upplysning i form av stämningsbelysning i landskapet och upplysning i form av information. Konceptet ‘perspektiv’ fokuserar på upplevelsen av platsen och ämnar rikta betraktarens uppmärksamhet genom en inramning av landskapet. Konceptet ‘möte’ är ett tema som strävar efter att bidra med funktioner på platsen för att skapa rum för möten både mellan människor och mellan land och hav samt hav och människor.

Platser för adderad form och funktion

Mitt besök på ön och mötet med människorna på platsen fick mig att inse att det främst var Ytterön som var intressant för en första påbörjad gestaltning. Marken kring Yttre park var inte samfällig mark utan privatägt av en gård i närheten färjeläget. På grund av detta valde jag att fokusera på Ytterön för ett designförslag och låta mindre inslag på Yttre park-sidan koppla ihop de två färjelägena. De platser som jag valde ut för att introducera nya funktioner och former valdes dels baserat på föreningens önskningar om nya funktioner såväl som olika upptäckter under transekterna och framförallt avvikelserna. Av plats 1-3 introducerade i föregående kapitel valde jag att föreslå en transformation och addera nya funktioner på plats 1 ”vid eken” på Yttre Park-sidan och plats 3 ute på Ytterön och berghällen i syd. De två resterande platserna på Ytterön valdes ut som passande efter önskemål från föreningen om en välkomnande mindre gästhamn, säkrare promenad längs vägen och informationsplats/väntplats som inte inkräktar på färjelägets arbete (se figur 19, s 87-88).

Koncept

UPPLYSNING

Stämningsbelysning och information

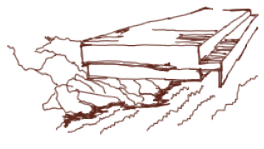
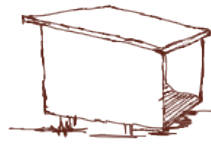
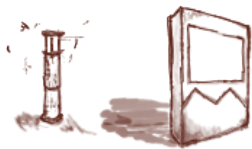
PERSPEKTIV

Inramningar av landskapet

MÖTEN

Funktioner och rum för möten; mellan människor, människor- och hav/land samt hav och land.

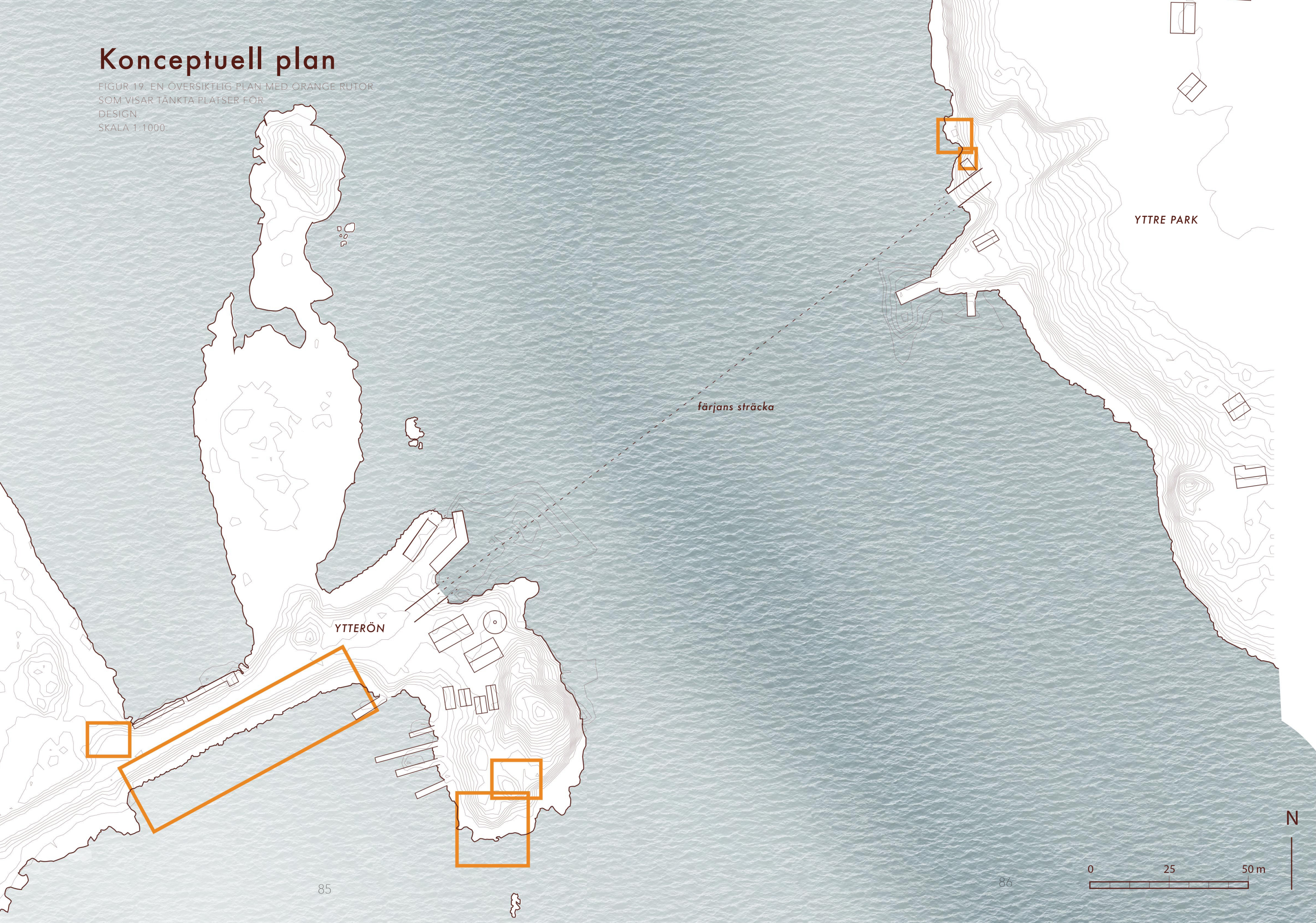
Form



FIGUR 18 . DIAGRAM ÖVER KONCEPT OCH FORM. Diagrammet visar tankar och koppling mellan tänkta designkoncept och form/funktion.

Konceptuell plan

FIGUR 19. EN ÖVERSIKTLIG PLAN MED ORANGE RUTOR
SOM VISAR TÄNKTA PLÅTSEK FÖR
DESIGN.
SKALA 1:1000.



Vy - Yttre Park

FIGUR 23. FOTOT VISAR EN VY MED UTPLACERADE FUNKTIONER VID YTTRE PARKS FÄRJELÄGE. UNDERLAGEET ÄR FÖRENINGENS FOTO TAGET MED DRÖNARE.

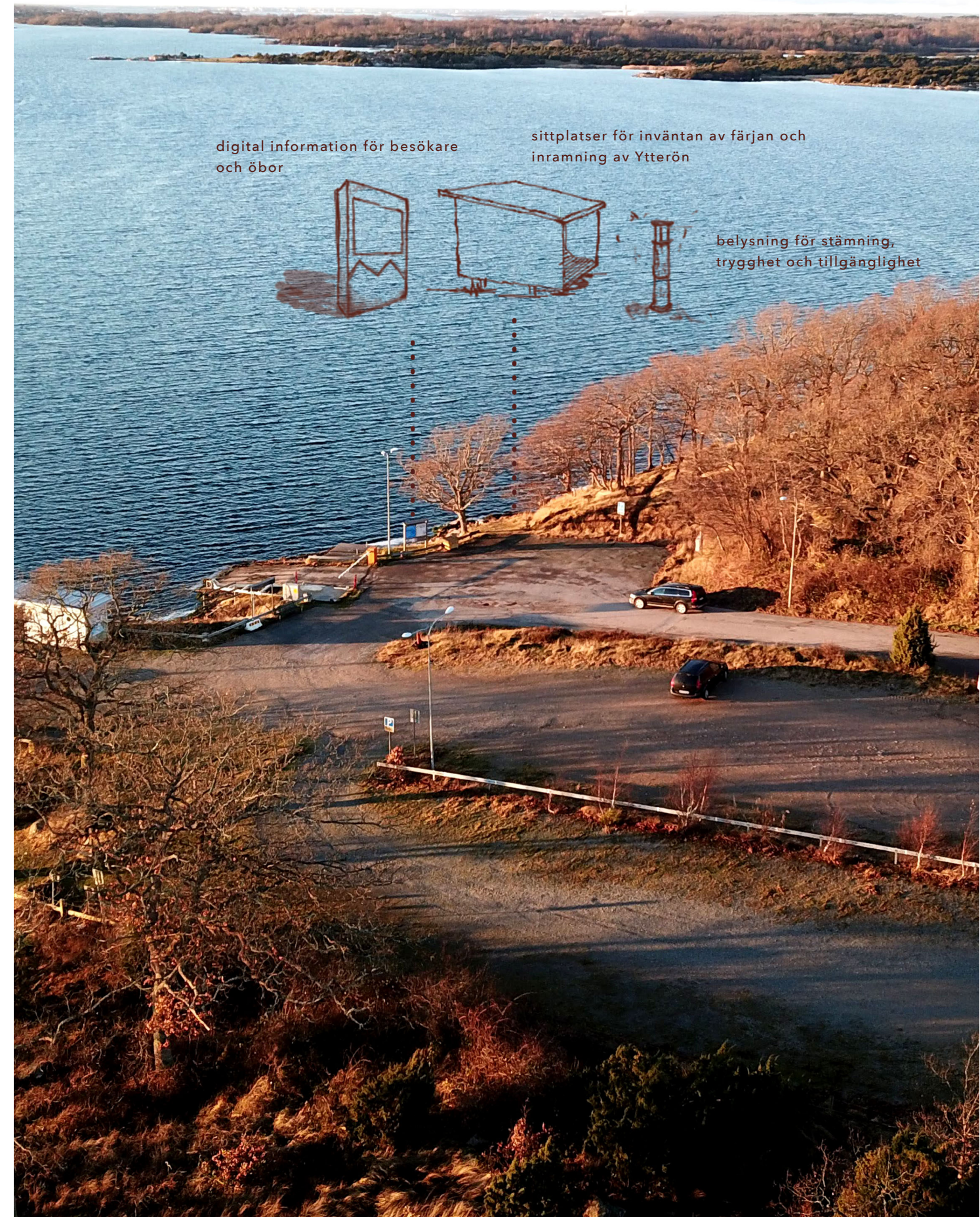
För att skapa en gemensam identitet och ett formspråk som talar till båda färjeterminaler använde jag samma material och funktion på båda sidor om sundet. På Yttre Park-sidan föreslog jag en belyst plats med informationsportal och väderskyddade sittplatser med perspektiv och siktlinjer mot andra sidan sundet. Trots färjans täta avgångar varje kvart ville jag locka till upptäckt av Ytterön genom att rama in utsikten. Därför tänkte jag sittplatserna på stenstranden under eken. Detta var en plats som jag lockades till direkt vid mitt besök (se figur 7, s 58) med fina siktlinjer över till ön och nära till färjan. Informationsportalen placerade jag precis intill området för påstigning till färjan (se figur 23, s 90 och figur 24, s 91-92).

Samma design för sittplatser tänkte jag uppe på Ytteröns högsta punkt (se figur 14, s 72) där man kunde titta ut över sundet och färjan åt ena hållet och Eneskärs kläppar och inkommande båtar åt andra hållet.

Väl på Ytterön tänkte jag även fler adderade funktioner i förslaget. Informationsinhämtningen på Ytterö-sidan sker lite längre in på ön för att, som tidigare nämnt, inte inkräkta på färjans arbetsområde och undvika risker för besökare. Vid denna punkt samlade jag därför belysning, bord och bänkar som ett set och Ytteröns informationsportal. Denna tänkte jag mig som digital med öbornas och färjans önskan om att enkelt kunna uppdatera viktig information, både för besökare och de boende (se figur 25, s 93-94 och figur 26, s 95-96) .

Längs den smala vägsträckan placerade jag belysning längs med vägen både som ledande och stämningsbelysning. Här tänkte jag även en brygga för människor att mötas i en mindre gästhamn samt för en tryggare promenad till och från färjan då de gående slipper dela vägbana med bilarna.

Den platsgjutna trappan som tar en hela vägen ner i vattnet fick sin plats där jag drogs till att komma närmare vattnet under min transekt (se figur 14, s 72). Platsen ligger lite mer avsides och på säkert avstånd till färjan för önskat bad.



Översiktlig plan - Yttre Park

FIGUR 24. ÖVERSIKTLIG PLAN SOM VISAR IDÉER OM DESIGN, FORM, OMFATTNING OCH UTBREDNING I ORANGE. SKALA 1:500.



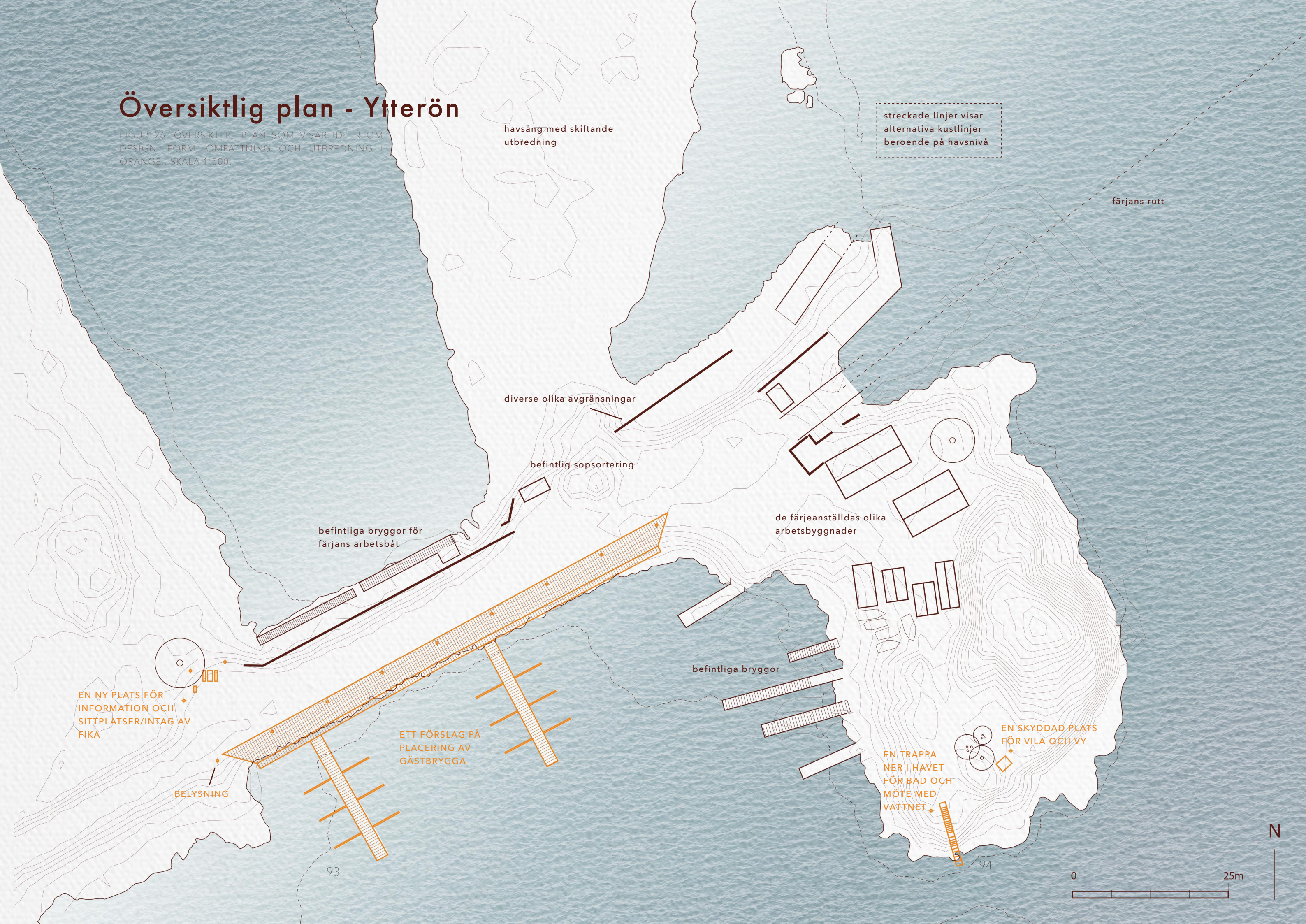
Vy - Ytterön

FIGUR 25. VY MED UTPLACERADE FUNKTIONER PÅ YTTERÖN. UNDERLAGET ÄR FÖRENINGENS FOTO TAGET MED DRÖNARE.



Översiktlig plan - Ytterön

FIGUR 26. ÖVERSIKTIG PLAN SOM VISAR IDÉER OM DESIGN, FORM, OMFATTNING OCH UTBREDNING I ORANGE.. SKALA 1:500.

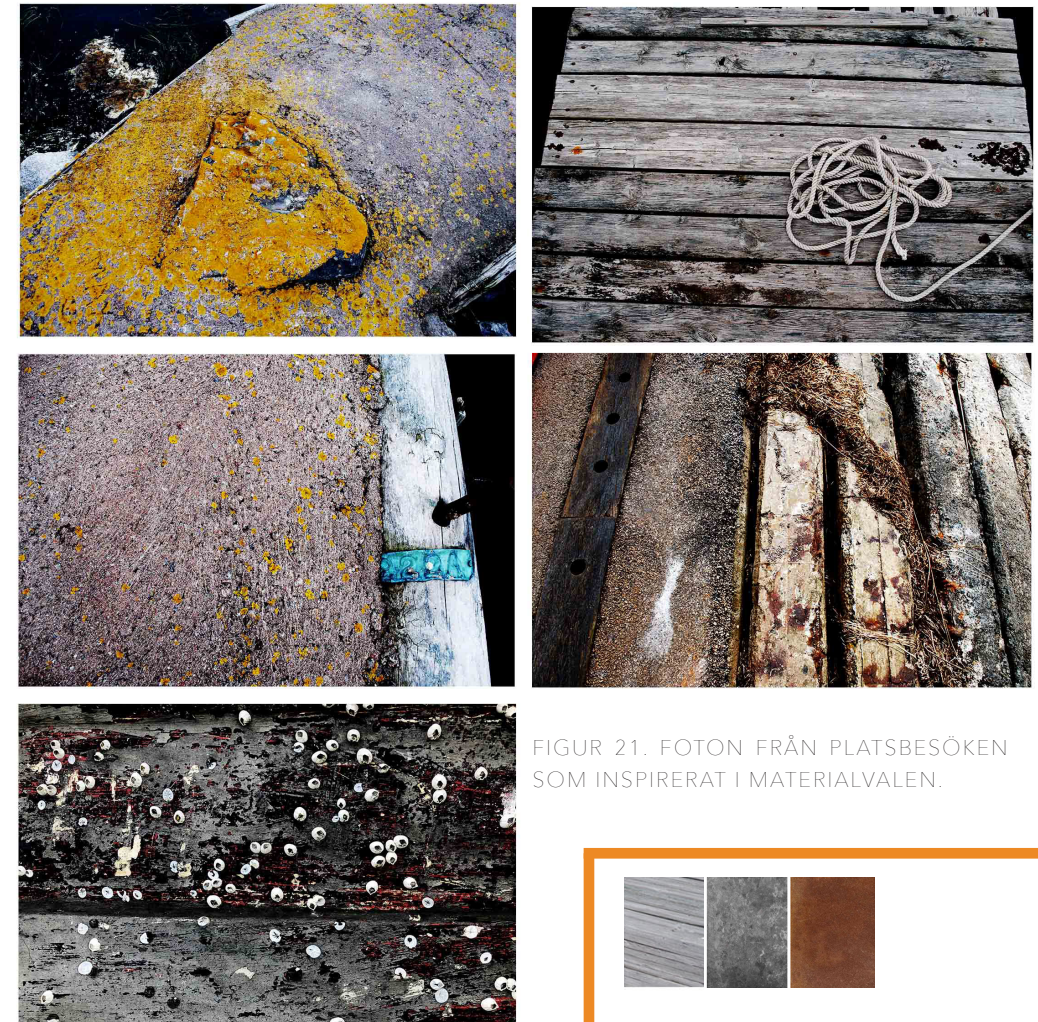


Material- och färginspiration

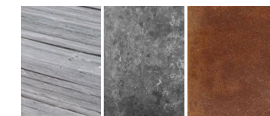
När det kommer till material har upptäckter som den gula laven på sten och betong liksom havstulpanerna (se figur 21, s 90), som växte under båtarna liggande på land, fått mig att vilja introducera material som kan möta havet, vattnet och tiden och bli ett med platsen. Material som redan finns på platsen och därför både blir ett naturligt tillägg, samt har visat sig anpassa sig till naturen är betong och trä. Förutom dessa har jag valt corten som ett varmt material inspirerat av den för platsen specifika kombinationen av röda färger som jag dokumenterat. Som bilderna visar inspireras jag av den röda färgen på gräset inne i viken, landskapet under höstsolen, sjöbodarna, och de röda stenarna i vattnet samt på linfärjan.



FIGUR 20. FOTON FRÅN PLATSBESÖKET SOM INSPIRERAT VALET AV CORTEN.



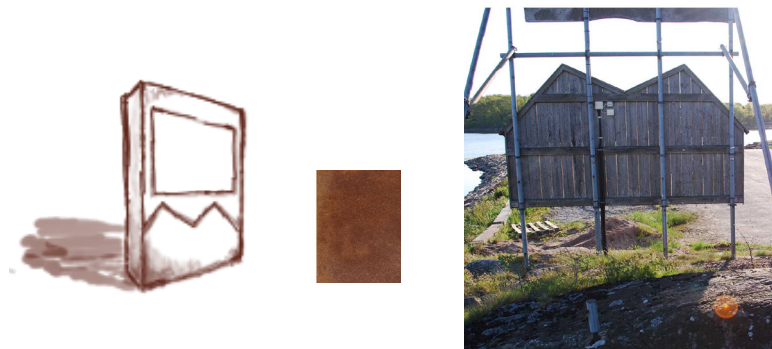
FIGUR 21. FOTON FRÅN PLATSBESÖKEN SOM INSPIRERAT I MATERIALVALEN.



FIGUR 22. VALDA MATERIAL UTIFRÅN FYND UNDER TRANSEKTERNA.

Form och funktion kopplat till plats och fynd

UPPLYST: INFORMATIONSPORTAL



FIGUR 27. T.V. SKISS PÅ IDÉ TILL FORM PÅ INFORMATIONSPORTALEN MED DIGITAL INFORMATION SOM ÖBORNA KAN UPPDATERA MED INFORMATION. T.H FOTO AV NUVARANDE SKYLTT PÅ YTTERÖN.

Informationsportalen i corten fick ett urskuret mönster inspirerat av hustaken på Mårtenssons Båtbyggeri. En form som finns på den skylt som jag tänker ersätts av den nya informationsportalen.



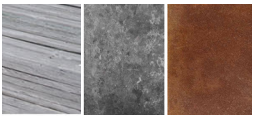
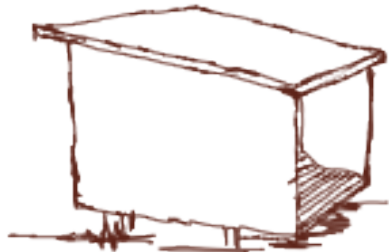
FIGUR 28. SKISS PÅ IDÉ FÖR LÅG BELYSNING INSPIRERAD AV MARINA LAMPOR OCH I VARM CORTEN.



FIGUR 29. FOTON FRÅN PLATSBESÖKEN SOM INSPIRERAT TILL IDÉER OM ETT REPETATIVT LODRÄTT FORMSPRÅK.

Det är flera former på platsen som jag inspirerats av och velat plocka upp i designen av olika nya funktioner på platsen. Belysningens form och placering längs vägen inspirerades av pålarna i trä som håller bryggorna på plats.

UPPLYST: STÄMNINGSBELYSNING



FIGUR 30. JAG TÄNKER MIG SITTPLATSER I TRÄ MED SKYDDANDE SIDOR I CORTEN/TRÄ, GJUTET PÅ PLATS I BETONG.



FIGUR 31. FOTON FRÅN PLATSBESÖKET SOM INSPIRERAT TILL IDÉN OM DE SKYDDADE PLATSERNA FÖR REFLEKTION.

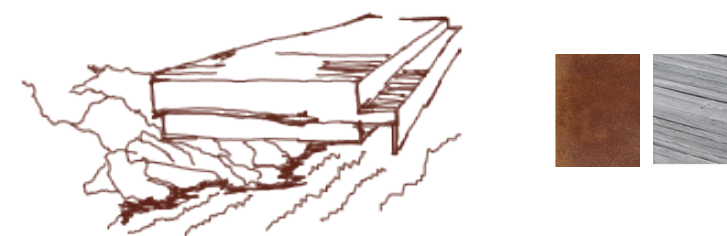
Dimmans sätt att skapa olika siktlinjer och sätta olika delar av landskapet i fokus inspirerade mig till att skapa fysiska ramar för vyer i landskapet. En inramning jag hittade mellan två av färjans stugor på ön inspirerade till tanken om att rama in vyn uppe på Ytteröns berghäll. Med en önskad plats för fika av öborna kombinerade jag dessa två till vindskyddade sittplatser som i sin utformning ramar in vyn av landskapet när man sitter i den. Inspiration till formen på vindskyddet hittade jag hos en sjöbod. Tanken var att sittplatser skulle finnas på båda sidor av boden och att de är så pass djupa att de även ramar in en vy och riktar ens perspektiv.

PERSPEKTIV: INRAMAD VY FÖR REFLEKTION



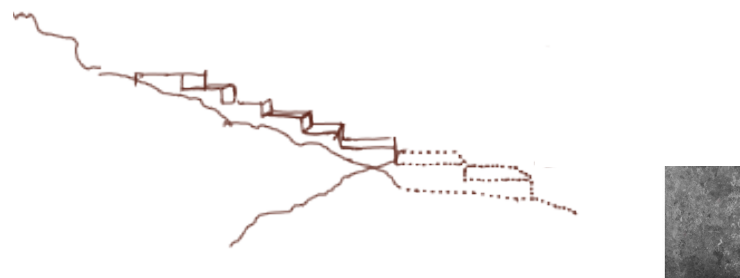
FIGUR 32-34. SKISS AV IDÉ TILL SET MED BORD OCH BÄNKAR, FOTOT TILL V. VISAR PLATSEN DÄR BÄNKARNA OCH INFORMATIONPORTALEN ÄR TÄNKT ATT PLACERAS UT. FOTOT TILL H. VISAR INSPIRATIONEN BAKOM VALET AV BETONG DÄR PLATSEN KAN TA BORD OCH BÄNKAR I ANSPRÅK.

Bänkar och bord skulle kunna vara i heltgjuten betong och/eller med träsists där betongen kan bli en del av platsen genom att låta laven färga den.



FIGUR 35-36. BRYGGAN ÄR TÄNKT ATT KUNNA HANTERA HAVSNIVÅKILLNADER GENOM ATT VARA FLYTANDE. FOTOT VISAR DEN STRÄCKA MED STENKROSS SOM BRYGGAN SKA GÅ LÄNGS MED OCH TAR SIN BÖRJAN PÅ KLIPPHÄLLEN NÄRMAST I BILD.

Bryggan är tänkt att löpa längs med hela vägsträckan kantad av stora stenar. Öborna önskade en försköning av denna sträcka och en säkrare gångväg. Därför ersätter belysning och brygga de stora stenarna på denna sträcka. Bryggan som går längs med vägen blir både ett sätt för människor att säkrare promenera längs vägen men även en plats för möten så att gäster kan lägga till med sina båtar. Bryggan kan utföras i trä med corten-detalljer.



FIGUR 37-38. ÖV. DE STRECKADE LINJERNA VISAR IDÉN BAKOM TRAPPSTEG SOM FORTSÄTTER UNDER VATTENYTAN. MITTEN: FOTOT VISAR FÄRJANS ARBETSRAMP PÅ YTTERÖN SOM INSPIRERAT TILL IDÉN. FOTOT UNDER VISAR VAR TRAPPAN SKULLE GÅ NER I HAVET.

Ett annat typ av möte, som är tänkt att trappan ska hantera, är mötet med vatten. Ytterön har ramper för att kunna köra ner båtar i vattnet och inspirerad av detta ville jag ge människan en chans att lika enkelt ta sig ner i vattnet. Trappan är tänkt att gjutas på plats i betong eller i komposit för att smälta in bland klipp- och berghällar.

DISKUSSION

Resultatdiskussion- och reflektion

Resultatet av studien

Hur påverkas designprocessen av en platsanalysmetod framtagen för att kommunicera platsspecificitet och efemära aspekter?

Hur ser man till att platsspecifika upptäckter följer med vidare in i designprocessen?

När slutar analysen av platsen och när tar designfasen vid?

I min representation av resultatet av introducerad form och funktion, där jag använt mig av The Travelling Transect som analysmetod, har jag använt mig av landskapsfotografier för att visa hela de relevanta landskap där ny design i form och funktion tagit sig uttryck. Detta kan sägas vara ett direkt resultat av att jag använt mig av en metod som går ut på att behålla landskapets helhet samtidigt som delar undersöks, diskuteras och förändras. De tillförda elementen avbildas i en skala som gör dem begripliga samtidigt som de kan förstås i sin helhet tillsammans med de andra tilläggen. Detta sätt att representera hör emellertid också ihop med hur arbetet påverkades av mina samtal med ortsbefolkningen. Den kunskap jag samlat in genom berättelser från öborna har i hög grad nyanserat min bild av platsen, fördjupat min kunskap om alla de lager som definierar platsen och därmed påverkat min designprocess. Förutom betydelsen av ortsbornas berättelser skulle jag vilja relatera flera av de upptäckter jag gjort på platsen till metoden The Travelling Transect tillsammans med teorierna jag funnit i samband med min fördjupning av metoden. Det är teorier som förändrat mitt sätt att se på kunskapen om och upptäckten av en plats. Metoden och teorierna har fått mig att söka efter kunskap som sträcker sig utan för de för platsen upplevda gränserna. Jag har som exempel försökt lära mig att läsa havet som landskap och försökt se platsen för fallstudien utan sina gränser mellan land och hav. Hur man sig över havet som landskap och hur man läser det.

Det är med Humboldts syn på forskning som ämnes- och gränsöverskridande samt med inspiration av hans mobilitet/förflyttning både i tankar och i praktik genom att kartlägga och anteckna sina upptäckter som jag undersökt delar av landskapet till synes indirekt kopplade till den definierade platsen för designen.

Med Girots fyra koncept har jag reflekterat över hur handlingen att upptäcka även

inbegriper upplevelsen i att relatera och associera idéer med platser och teman. Detta inspirerade till resultatets valda koncept för design av form och funktion som relaterar idéer om platsen, till olika platser på ön. Corners uppmaning att förstora fönstret för vad som representeras har följt mig in i fas 3 av The Travelling Transect och transekterna och representationerna av platsen kan lika mycket ses som ett resultat av fallstudien som designförslagen. Även Mathur och da Cunhas arbete har inspirerat tillsammans med teorin från Apparaduai och Breckenbridge om att designa för ‘flux and flow.’ Trappan ner i havet och perspektiv för reflektion är ett resultat av detta. Två resultat som även kan relateras till metodens och teoriernas inriktning mot att fånga och upptäcka efemära aspekter. Med dessa introducerade former och funktioner vill jag framhäva en återkommande upptäckt av dessa fenomen för platsens boende och besökare. En generell påverkan som jag skulle säga att The Travelling Transect haft på designprocessen har börjat redan under platsbesöket. Med litteraturen och metoden som bakgrund har mitt sökande fokuserat på just atmosfäriska, relationella och dynamiska aspekter. Detta har som beskrivet ovan påverkat de funktioner jag valt introducera till platsen såväl som former och material. De har varit mina glasögon i upptäckten av platsen och har även påverkat mitt svar på en av arbetets följdfrågor. När slutar analysen av platsen och när tar designfasen vid? Resultatet som en påbörjad transformation av platsen visar att analysfasen aldrig avslutas utan att design och analys av en plats är en del i en ständigt evolutionär upptäckt av en plats. Designprocessen, inkluderandes analysfas och upptäckten av platsen hade utan The Travelling Transects tre faser sett mycket annorlunda ut. Jag kan framförallt argumentera för att mitt sätt att se på designuppgiften har förändrats med det metodiska och teoretiska ramverk som detta arbete först presenterade.

The Travelling Transect har vidare påverkat designförslagen i detta arbete genom att jag sett dem som en del av en platstransformation och ett nedslag i tiden till skillnad från ett färdigt förslag och resultat. I det fjärde och sista steget ‘grounding’, i upptäckten av en plats, menar Girot att något nytt tillförs som möjligtvis omdirigerar platsen genom till exempel introduktionen av ett nytt perspektiv. Detta har inspirerat mig till att bjuda in till reflektion om tid och vattnets förflyttning genom att introducera en fysisk form med funktionen av ‘ett perspektiv för reflektion’.

Valet av form har i designarbetet inspirerats av det som jag upplevt som platsspecifika aspekter på Ytterön. Som ett resultat av denna fallstudie tror jag att platsspecificitet följer med in i gestaltningsarbetet om arbetet med att upptäcka platsen har inneburit en konstant medvetenhet kring alla de lager som är med och skapar en plats. I praktiken innebär det att landskapsarkitekter som formgivare behöver utmana förutbestämda idéer om en plats genom att interagera med den. Just detta är något som jag tagit med mig ifrån The Travelling Transect in i tanken om designprocessen.

Studiens tidsfördelning

I arbetsfördelningen i denna fallstudie är det upptäckten av platsen och metoden som fått ta störst utrymme. Både fördjupningen i metoden och teorierna såväl som analyserna av upptäckter med metoden har varit fokus för arbetet. Mitt intresse för att fördjupa mig i de teorier jag upptäckt under litteraturstudien och analysera platsen utefter dessa tankar har tagit upp den huvudsakliga tiden för arbetet. Av Travelling Transects tre faser har jag lagt mest tid i fas 1 och 3 men gärna hade loopat tillbaka mellan faserna vid fler tillfällen. Även om metoden är specifikt anpassad för analysen av vattenlandskap skulle jag rekommendera att använda den i alla gestaltningsprocesser oavsett landskap. Jag skulle framförallt vilja rekommendera att ta del av de teorier presenterade här inför framtida gestaltningsprojekt då jag upplever att de har expanderat min tanke om platsen och designprocessen.

The Travelling Transect

Diedrich, Lee och Braae beskriver The Travelling Transect som tre olika faser vilka jag under studien strävat efter att följa. Till skillnad från metoden återgick jag till fas 1 och informationsinsamlandet under fas 3 då bearbetningen och syntetiseringen av upptäckterna skulle skett. Trots att detta avvek från metodens föreskrivna utförande kan jag med hjälp av Diedrich, Lee och Braae argumentera för avvikelserna. Något som författarna nämner som centralt för upptäckter ‘on-site’ tog jag vidare ‘off-site’. Som teorier bakom metoden beskriver de även Humboldts gräns- och ämnesöverskridande arbete som en ändlös och evolutionär utvecklingsprocess av kritiskt tänkande. Precis som metoden för denna fallstudie upplever jag The Travelling Transect som en iterativ metod,

ickelinjär och fylld av feedbackloopar och framåtblickar om vart annat.

Transekten, som metod, blir en högst subjektiv dokumentation då den dokumenterar det som fångade ens uppmärksamhet och intresse samt låter avvikelserna ledas av densamma. Då det var ovisst huruvida det skulle bli ett andra platsbesök tog jag så mycket foton som möjligt. I efterhand inser jag att jag kunde lagt mer tid på att ta in platsen genom att försöka rita sektioner, modeller eller andra analoga sätt att dokumentera. Något som Diedrich, Lee och Braae nämner som en del av The Travelling Transect är att på plats skapa modeller av det material som finns till hand. Detta var något som jag missade att göra. De nämner även dokumentationen av de atmosfäriska aspekterna av platsen via inspelningar av ljud och filmer. Trots att jag gjorde detta hade jag velat återvända och bearbeta denna form av insamlande mer än i denna studie.

Diedrich, Lee och Braae beskriver även att materialet insamlat från transekterna bearbetas och i Humboldts anda publiceras för allmänheten i form av en utställning. Detta är något jag kan förstå och relatera till då jag känt mig låst i mina representationer av platsen på grund av presentationsformen som text och papper. De aspekter som denna metod ämnar att upptäcka och bearbeta kräver rum, i form av större ytor än A4:a format och fler material att representera platsen på än tryckt papper.

Förberedelserna som jag gjorde inför mötet med lokalbefolkningen är något som jag saknade i metoden. Diedrich, Lee och Braae nämner vikten av att färdas med människor på plats men ger inga verktyg för att förbereda inför dessa möten och beskriver heller ingen metod för att hantera den form av kunskap som kommer ur dessa möten.

Reflektioner om arbetets syfte

Mitt syfte med detta arbete var dels att ge ett bidrag till länken mellan analys och design inom landskapsarkitektur och dels mer övergripande skapa en bredare och djupare landskapsförståelse. Trots arbetet som ett bidrag till studien av länken mellan analys och design upplever jag att min fördjupade fallstudie av en specifik metod endast skrapar på ytan till denna diskussion. Översättningen av landskapsanalys till design är

ett komplext ämne. Det är ett ämne som jag tror kan medvetandegöras genom studier av landskapsarkitektens praktik och process. Denna fallstudie kan ses som ett bidrag till denna studie i form av en subjektivt beskriven process av upptäckten, dokumentationen och analysen av ett ö-landskap. Jag tror med hänvisning till Flyvbjerg att den, som en del av en helhet, kan bidra till ackumulationen av generell kunskap inom ämnet att upptäcka en plats i analys och design. Precis som att flera öbors berättelser bidrar till en djupare förståelse för ö-landskap.

Fortsatta studier

Med mer tid hade jag gärna arbetat vidare med designkoncepten och vidareutvecklat former, material och funktion för efemära fenomen och kvaliteter. Jag hade även fokuserat vidare på upptäckter av platsen med andra verktyg som sektioner och modeller. Arbetet med sektioner, som är definierande för Mathur och da Cunhas arbete, bidrar med att se förbi de statiska strukturer av en plats som The Travelling Transect uppmanar att se förbi. Skapandet av modeller av platsen tror jag hade kunnat bidra med ytterligare en dimension både i analys och design. Att fortsätta i modell hade även kunnat hjälpa till med förståelsen av det relationsbundna på platsen. Hur olika rum tar sig uttryck och hur en ny introducerad form påverkar platsens upplevda rumslighet.

Ytterligare en aspekt som begränsats av tid är samarbetet med ortsbefolkningen. Jag hade gärna presenterat idéer om platsen vid fler tillfällen och tagit med deras respons i vidare upptäckter av platsen genom designarbetet. Ytterligare något som jag tror hade adderat till analys och design är fler platsbesök under olika säsonger för att avslöja mer av de olika lager som definierar platsen. Som en fortsättning på detta arbete och fördjupning i metodens mål att fånga en plats dynamiska, atmosfäriska och relationella aspekter, hade jag velat se en undersökning av projekt som lyckats lyfta fram och även kommunicera dessa aspekter av landskapet i sitt designuttryck på ett sätt så att kunskapen förmedlas till allmänheten. Projekt som i sin form lyckas kommunicera en plats föränderlighet. Jag hade även gärna sett ett vidare arbete som hanterade ämnet om vatten och dess påverkan på material inom landskapsarkitektur.

Källförteckning

Anglert, M. (2000) *Glimtar ur Ytteröns och Östra Hästholmens historia*.

Anuradha, M. & da Cunha, D. (2009). *SOAK: Mumbai In An Estuary*. New Delhi: Rupa.

Appadurai, A. & Breckenbridge, C. (2009). *Wet Theory*. I: Anaurdha, M & da Cunha, D. *SOAK: Mumbai In An Estuary*. New Delhi: Rupa. ss. viii-ix
Arnheim, R. (1970) *Visual Thinking*. s. 278

Blekinge Arkipelag (u.å. a). *Nio Bevarandemål för Blekinge Arkipelag*. Tillgänglig: <http://www.blekingearkipelag.se/bevara/bevarandemal> [2018-09-02]

Blekinge Arkipelag (u.å. b). *Om Oss*. Tillgänglig: <http://www.blekingearkipelag.se/om-oss> [2018-09-02]

Blekinge Museum (u.å.) *Båtritningar, Jaktkanot*. Tillgänglig: <http://www.blekingemuseum.se/pages/1183> [2018-09-04]

Braae, E., Diedrich, L. & Lee, G. (2014a) *The Transect as a Method for Mapping and Narrating Waters Landscapes: Humboldt's Open Works and Transareal Travelling*. NANO, New American Notes Online, Cartography and Narrative, Vol. 6. Tillgänglig: <http://www.nanocrit.com/issues/issue6/transect-method-mapping-narrating-water-landscapes-humboldts-open-works-transareal-travelling> [2018-09-02]

Braae, E., Diedrich, L. & Lee, G. (2014b). *The Travelling Transect: Capturing Island Dynamics, relationships and Atmospheres In the Water Landscapes of the Canaries*. Nordés: Experiments in Design Research: Online Proceedings, No. 5. s. 191-200. Tillgänglig: <http://www.nordes.org/opj/index.php/n13/article/view/291> [2018-09-02]

Boverket. (u.å.) *Kartor Riksintressen*. Tillgänglig: <http://gis2.boverket.se/apps/js/www/riksintressen/> [2018-08-03]

Burns, C. & Kahn, A. (2005). *Why Site Matters*. I: Burns, C., Kahn, A. (red). *Site matters: Design, concepts, histories, and strategies*. Burns, C., Kahn, A. New York: Routledge.
Corner, J. (1999) *The Agency of Mapping*. I: Almy, D, Benedikt, M. (red). (2007) *On Landscape Urbanism* CENTER 14. Kanada: Friesens Corp. ss. 148-173.

Duchhart, I., Koh, J. & Lenzholzer, S. (2013) *'Research through designing' in landscape architecture*. *Landscape and Urban Planning* 113, ss. 120-127.

Fortsweden. (u.å.). *Platser*. Tillgänglig: <http://www.fortsweden.com/objects.php> [2018-09-02]

Förvarsmakten (u.å.) *Blekinge Övnings- och Skjutfält*. Tillgänglig: <https://www.forsvarsmakten.se/sv/organisation/marinbasen/blekinge-ovnings-och-skjutfalt/> [2018-09-02]

Giro, C. (1999) *Four Trace Concepts in Landscape Architecture*. I: Corner, J. (ed.), *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton Architectural Press. ss. 59-67

Hästholmen-Ytterön (u.å.). *Historik*. Tillgänglig: <http://hastholmenytteron.se/index.php/historik> [2018-09-02]

Karlskrona Kommun (2018). *Samhällsplanering och trafik, Landsbygd och skärgård*. Tillgänglig: <https://www.karlskrona.se/samhallsplanering-och-trafik/Landsbygd-och-skargard/> [2018-09-04]

Karlskrona Kommun Samhällsbyggnadsförvaltningen (2010). *Översiktsplan 2030 Karlskrona Kommun*. Karlskrona: Psilander Grafiska, Upplaga 1. Tillgänglig: <https://www.karlskrona.se/samhallsplanering-och-trafik/stadsutveckling/oversiktsplan/> [2018-09-04]

Kirkwood, N. (2004). *Weathering and Durability in Landscape Architecture: Fundamentals, practices, and Case Studies*. Hoboken: John Wiley & Sons Inc.

Lanncaster University (u.å.). Deep Mapping. Tillgänglig: <http://wp.lancs.ac.uk/lakesdeepmap/the-project/gis-deep-mapping/> [2018-09-02]

Länsstyrelsen Blekinge (u.å. a). *Besök och upptäck. Naturreservat, Hästholmen – Ytterön*. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/blekinge/besok-och-upptack/naturreservat/hastholmen-ytteron.html> [2018-09-02]

Länsstyrelsen Blekinge (u.å. b). *Besök och upptäck. Byggnadsminnen. Bröderna Mårtenssons båtbyggeri*. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/blekinge/besok-och-upptack/byggnadsminnen/broderna-martenssons-batbyggeri.html> [2018-09-02]

Mathur, A & da Cunha, D. (2014). *Design in the terrain of water*. USA, Applied Research + Design Publishing

Hauberg, J. (2011) *Research by Design: a research strategy*. Architecture and Education Journal. Vol. 5. ss. 46-56

New American Notes Online (u.å.). Tillgänglig: <http://www.nanocrit.com> [2018-03-28]

Olsson, J. (2007). *Att bevara och utveckla kulturmiljöerna Östra Hästholmen-Ytterön samt Långören i Karlskronas Skärgård*. Blekinge Tekniska Högskola. Programmet för fysisk planering (Examensarbete 2007)

Ottmar, E. (2005). *Alexander von Humboldt: The American Hemisphere and Transareal Studies*. I: Iberoamericana. Vol. 5 Nr. 20. Tillgänglig: <https://journals.iai.spk-berlin.de/index.php/iberoamericana/article/view/967> [2018-09-02]

Ranger, A. Länsstyrelsen Skåne (2007). *Plan & Process - Handbok i dialoginriktad planering*. Malmö: Holmsbergs i Malmö AB

Region Blekinge (u.å.) *Arkipelagrutten*. Tillgänglig: <http://regionblekinge.se/regional-utveckling/besoeksnaering/arkipelagrutten/> [2018-09-02]

Roberts, L. (2016). *Deep Mapping*. Humanities. Tillgänglig: http://www.mdpi.com/journal/humanities/special_issues/DeepMapping [2018-09-02]

Stmpj (2017) *Dissolving arc*. Tillgänglig: <http://www.stpmj.com/work/#/dissolving-arch/> [2019-01-12]

Stockholm Universitet Östersjöcentrum & Umeå Universitet Marina forskningscentrum (2015). *Östersjöns Historia*. Tillgänglig: <https://www.havet.nu/livet/?d=283> [2018-09-02]

Sveriges Kommuner och Landsting (2009). *11 Tankar om medborgardialog i styrning*. Solna: Alfa Print.

UNESCO Ecological Sciences for Sustainable Development (2015) *Blekinge Archipelago*. Tillgänglig: <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/europe-north-america/sweden/blekinge-archipelago/> [2018-04-02]

Ytteröfärjan, Ytterön - Östra Hästholmen (u.å.). *Om Färjan*. Tillgänglig: <http://ytterofarjan.se/tidtabell/> [2018-09-02]

Ytteröfärjan, Ytterön - Östra Hästholmen (u.å.). *Tidtabell och Priser*. Tillgänglig: <http://ytterofarjan.se/tidtabell/> [2018-09-02]

Figurförteckning

Alla figurer är gjorda eller tagna av författaren om inte annat anges.

BILAGOR

Bilaga 1

Peter Andersson

Sön 2018-03-25, 17:28

Hej igen Emma.

Vi hade vårt första möte idag och diskuterade förutsättningarna för gestaltningen.

Centralt är att färjeläget på ö sidan är en arbetsplats innebärande en del säkerhetsaspekter. En av våra färjeförarna: fick i uppgift att definiera vilka ytor på ö sidan som bör ställas åt sidan för allmänheten . Ett tema kring en gestaltning kan kretsa kring Ytteröns historia med fisk/båtbyggeri, småskaligt jordbruk och lotsfunktionen. Närheten till havet. Den militära närvaron har i perioder varit stark.

Vi diskuterade om att tillse turister viss information om ön och dess möjligheter. Lämpliga ställen både på fastlandssidan och ö sidan kan iordningställas. Information dels av praktisk natur; ex vis båttider, uppehåll men även information om öarnas historia/kulturgeografi mm. Modern teknik med rullande Power point presentationer? Rörliga bilder/film??

Vi pratade om den "fula" vägsnuten på ö sidan söder om och innan färjeläget. Kan en separat promenadstråk göras nedan för den asfalterade vägen? Belysningen vid färjeläget är central, dels ur ett arbetsmiljö perspektiv men även som en del i själv utsmyckningen. Platser för kontemplation kan tillskapas, bra för själen men också bra för den mer fikasugna.

I övrigt vill vi ge dig fritt spelrum och komma med idéerna.

Du frågade om bakgrundsfakta; stadsbiblioteket ligger på Stortorget mitt inne i Karlskrona. Länsstyrelsen har säker en hel del material särskilt kring turema då naturreservatet bildades under mitten av 70 talet. Militärhistoria finns alldeles säkert att tillgå. Samhällsföreningen har under många år gett ut en tidning "Flaskposten" som beskriver aktuella händelser på öarna men även blandat med historiska betraktelse och äldre fotografier. Redogörelser för om den tidigaste befolkningen för 6000 år sedan och utvecklingen därefter finns nedtecknade, likså betraktelser över öns tidvis omfattande båtbyggnation.

Så vårt förslag är att du hittar en tid för ett första besök på ön och att vi utifrån intrycken från det mötet arbetar vidare med gestaltningen.

Hör alltså av dig igen så bestämmer vi en tid då vi kan träffas.

Vänligen / Peter Andersson

Bilaga 2

Mötesanteckningar: söndag 13/5

Bad

Fika

Stanna till/stanna upp

Toaletter

Välkomnande

Lotsa dem/guida dem till var vi vill att de ska röra sig

Finns broschyr

Stannar till någonstans där de inte är i vägen

Arbetsplatsen – säkerhetsområde

Linjer på vägen

Komma fram med maskiner (vajrar nu)

Bilar i vägen, tydliga parkeringsplatsen

Asfaltering

Betalstation

Kaj- studs. Lastar och kör tillbaka till Yttre Park-sidan. Utdebitering./ bebyggd fastighet ett

satt pris. Ökad smidighet, hemtjänst, post

Militären

Smidighet, enkelt, skydda, tillgänglighet, arbetsmiljö

2 miljoner Karlskrona Kommun + betalt för hemtjänsten

Ska inte vara ett motstånd

Bom + betalstation. Inte uppskattat. Invånare betalar istället

Hitta incitament för att komma till fots/cykel. Skapa förutsättningar för detta. Begränsa

bilåkning till ön. Bygga ut parkeringen? Inte populärt. Marktrycket. – 80 ha som Henrik

Brunelid äger på fastlandssidan. Framkomlighet – brandbil/lastbil ska vara tydlig på vägen.

Kan påverka parkeringsmöjligheter.

Anteckningar under promenad på plats med föreningen 13/5.

Kanske inte bom till rampen men någon form av avgränsning. Betongklump för framtida el-brukning.

3-4 stycken parkeringsplatser. Ser inte xx x(?) om bilar står här. Rita på olika förslag.

Gammal sjö tross, ankare. Sjötema. Rita ändå på möjligheten. Havet, fiske.

Förbättring: i värsta fall restaurera vid oväder. Fixa till kanten, privatägd, 5 st båtar ligger här

knyta ihop de olika bryggorna till en. Färjans båt 3-däcka (?)

Sjöbodas för provat arr. lögonfallande när man kommer med båt från Torhamn 1.35 m

höjning totalt på havet max på 35 år.

Lotsa besökare till fina strövstigar på ön. Framförallt fiskare som använder sjöbodarna.

Kanske inte för mycket bygg för att undvika att söka bygglov och övriga rättigheter.

Den som tar sig hit vil ut i naturen. De ska inte springa runt här. Smala bänkar, inget

uppehålle. Fiskebod vid informations-skylden

& belysningsplatser längs vägen (gjutna fundament), stämningsbelysning

Banken – tråkig, platt, synd på långt håll. Fult. Förgylla.

Xxx alla hade rätt till byggnad för sina verktyg.

Få ställen för sjöfartsbesökare. Gästhamn. Intressant?

Fula banken. Långbänk, kvällssol, brygga. Bryggor för gästhamn.

Samhällsföreningen möte 13/5.

Elcykel, tydligt var man vill parkera. "el-tänk", solceller, integrera elproduktion. Mer välkomnande. Stora stenarna – ser bedrövligt ut. Först man kommer till – info. Liten rastplats med bord och stolar. Komma hit med båt, var ligger man till?

Kajakbrygga.

Om man kommer med färjan, stannar inte här. Skulle bli förvånad

Mycket av än för samfälligheter.

Undvika stopp-plats för husbilar? Ställplats ej, men informationsplats.

Ful-bryggor – lite samägt.

Vill man ha besökare? Ja. Men inte ett nytt västkusten. Vi äger inte än bara för att vi bor här. Indian- referens. Lite av charmen med ön. Det kommer bilar 1 ggr/kvarten. Uppmuntra till att sakta ner bilden. Främja cykelanvändning. Något som underlättar vardagen. Går upp på klippan med hunden står och metar/fiskar. Bänk. Här är en naturlig fikapaus. Typiska skärgårdsstilen, marint tema. Trä smälter in. Men inte västkust. Tjära, brunt, rött och det gråa träet.

Faluröd som drar åt lila eller orange. Stengårdsgård, stenmur.

Ser inte roligt ut här. Är det en hamn/port in till ön. Ingen som stannar vid den.

Information om än både till besökare och boende på ön.

Info man kan läsa från bilen.

Ändra placering.

Kommentarer från mötet ur minnet, 13/5.

När man väntar på färjan går man inte ut ur bilen. Färjan går varje kvart och man kommer ner lagom till att färjan går. Den står alltid på ö-sidan och väntar och är bara och vänder på fastlandet. Därför åker man oftast bara direkt på färjan och väntar i bilen på färjan. Går eventuellt av för att prata med färjeföraren.

Havsängen/ö-delen norr om Ytteröns färjeläge är inte en bra plats att göra tillgänglig. På denna trivs och häckar flera fåglar. Allra helst ska de vara helt i fred.

På vissa delar runt ön är vattnet så lågt att isen lägger sig under vintern och det går att gå ut och jaga på dessa ytor. Här trivs vildsvinen bland gräsen på isen.

Skriva kommentarer på flygfoto Ytterön 12/5.

Ny breddad väg 6 m till 6.5

Fiskare

Går ner i vattnet

Rött gräs

För privat

Sopsortering

Grushög

Skrivna kommentarer på flygfoto Yttre Park 12/5.

Här väntar bilar på färjan

Färjan lägger till här

Stig

Stängsel, djur?

Stig privat känns inkräktande

Privat (pil som visar riktning)

Kanot

Långtidsparkering

Stängd Grind med texten MELLDEN (efternamn?)

Stenstrand (trevlig?)

Anteckningar och skrivna kommentarer på Skiss från Möte med föreningen 13/5.

Häckande fåglar skydda

Inte köra ut med bil

(stopplinje utritad vid färjeläge

Möjlig parkering

6.5 m bred väg

Möjlighet parkering

Parkeringsmöjligheter

Säkerhet Verkstad

Inte köra ut med bil

Ska hållas fri

Förslag Bom till rampen

Håll rent, sjösätts ibland

Stora stenar inte supersnygga

Kanske träd?

Målade stopplinjer och streckad linje för att förtydliga

Armatur

Möt ett par meter från huset för att kunna

Bilaga 3

